PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION—QUATORZIÈME LÉGISLATURE

12-13 GEORGE V, 1922

EN QUATRE VOLUMES

Volume I: Pages 1-1024
Volume II: Pages 1025-2052
Volume III: Pages 2053-3058
Volume IV: Pages 3059-3636

VOL. CLII

EMBRASSANT L'INTERVALLE DU 21 AVRIL 1922 AU 19 MAI DE LA MÊME ANNÉE

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Vendredi 21 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION À LA LOI DE TEMPÉRANCE DU CANADA

L'hon. D. D. McKENZIE (solliciteur général) demande à déposer un projet de loi, (bill n° 51), tendant à modifier la loi de tempérance du Canada.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Donnez des explications.

L'hon. M. McKENZIE: Le bill a surtout pour but d'aider les autorités locales à appliquer la législation provinciale sur la tempérance. Elles ont déclaré qu'elles avaient besoin d'être aidées par une législature fédérale pour appliquer le principe adopté par les provinces et consacré par une législation provinciale. Le bill a pour objet de confirmer l'action des provinces à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la première essaie du solliciteur général (M. McKenzie) en matière de législation, mais je ne pense réellement pas qu'on devrait lui permettre de s'en tirer avec l'explication qu'il a donnée. Il dit que l'objet du bill est de suppléer aux lois des provinces et de confirmer le pouvoir des autorités provinciales afin de leur permettre de mettre en pratique leurs idées de tempérance et de le faire par un amendement à la loi de tempérance du Canada. On a déjà eu beaucoup de législation dans ce sens, mais à quoi servira celle-ci? De quelle façon viendra-t-elle en aide aux provinces? Que doit-on modifier?

L'hon. M. McKENZIE: Ce n'est pas l'usage à cette phase d'entrer dans des explications détaillées qui sont généralement réservées pour la deuxième lecture. Je peux dire, cependant, que la Colombie-Anglaise s'est réservée le droit de s'occuper de la vente des liqueurs d'une certaine façon et elle prétend que son contrôle sur l'alcool dans la province est particulièrement entravé par l'importation non réglementaire des liqueurs alcooliques.

Les autorités provinciales prient donc le Parlement canadien de décréter que, puisque la vente générale des spiritueux dans la Colombie-Anglaise est prohibée en vertu d'une loi provinciale, le gouvernement provincial ou ses agents auront le droit exclusif d'importer des liqueurs alcooliques dans la province. Voilà le principal objectif que vise le projet de loi.

(La motion est adopée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

LES RESSOURCES NATURELLES DES PROVINCES DE L'OUEST

M. McMURRAY: Monsieur l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire poser une question au premier ministre. Le discours du trône donne à entendre que la question des ressources naturelles des provinces de l'Ouest sera mise à l'étude. Il est de notoriété publique que les premiers ministres de ces provinces sont ici et négocient avec le Gouvernement. Je désire donc savoir du premier ministre où en est-on avec cette question.

L'hon. MACKENZIE KING: Les premiers ministres des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été en conférences avec certains membres du cabinet fédéral hier et aujourd'hui, de sorte que les négociations se poursuivent. Mon honorable ami de Winnipeg-Nord m'ayant fait savoir qu'il se proposait de poser cette question, j'ai préparé et apporté ici un mémoire relativement à ce qui a été accompli à venir jusqu'aujourd'hui. Le premier ministre du Manitoba, l'honorable M. Norris, est obligé de retourner à Winnipeg ce soir, tandis que les premiers ministres de la Saskatchewan et de l'Alberta restent ici. Nous continuerons les négociations au sujet des ressources naturelles de ces deux provinces. Pour ce qui est de Manitoba, le mémoi-

re qui suit résume les progrès accomplis jusqu'aujourd'hui relativement aux pourparlers engagés entre le gouvernement de cette province et le gouvernement fédéral:

(1) Le gouvernement du Manitoba et le gouvernement canadien conviennent qu'il est opportun et équitable d'effectuer, entre le gouvernement du Dominion et les provinces de l'Ouest, concernant l'administration de leurs ressources naturelles, des remaniements qui tendront à faire reconnaître pleinement le principe que sous ce rapport ces provinces ont droit à être mises sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la Confédération.

(2) Que le gouvernement canadien négociera une convention avec les provinces de l'Ouest en vue d'atteindre le but visé et cette convention sera sujette à la ratification respective du parlement canadien et des législatures intéressées.

(3) Qu'advenant un désaccord sur un point quelconque entre le Dominion et la province du Manitoba, les articles ainsi contestés seront soumis à la décision d'un tribunal d'arbitrage.

(4) Que toutes les décisions rendues par lesdits arbitres seront sujettes à la ratification du parlement canadien et de l'assemblée législative du Manitoba.

DATE DE L'EXPOSÉ BUDGÉTAIRE

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je remarque que le ministre des Finances (M. Fielding) est à son siège. Il est peut-être en mesure d'annoncer, au moins d'une façon approximative, à quelle date nous avons lieu d'espérer le dépôt du budget.

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances): Je ne suis pas en mesure, je le crains, de satisfaire la légitime curiosité de mon honorable ami par la mention d'une date en particulier. Je me rends compte que la session avance et que tous tant que nous sommes aimerions à vous déposer le budget prochainement. Je ferai tout ce qui dépend de moi afin de prononcer l'exposé budgétaire dans un délai que mon honorable ami ne pourra que trouver raisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans le cours du mois prochain?

L'hon. M. FIELDING: C'est toujours embarrassant de se lier à des dates déterminées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous étions dans le même embarras autrefois quand mon honorable ami faisait des instances sur le même sujet et que nous nous rendions à son désir.

L'hon. M. FIELDING: Je peux, cependant, m'engager à déposer le budget cette année pas plus tard que mon honorable ami l'a fait l'année dernière.

[L'hon. M. McKenzie.]

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère de l'Agriculture—Bétail sur pied, $1,000,000.

M. LANCTOT: Je désire prendre quelques minutes du temps de la Chambre afin de discuter une question extrêmement importante pour mes commettants et qui, de fait, intéresse toute la population du pays. Avec la permission de la Chambre, je citerai le texte d'une résolution qui a été adoptée à l'unanimité par le conseil de comté de Napierville. Voici:

A une assemblée régulière du conseil municipal du comté de Napierville, tenue dans le bureau du greffier de la cour de circuit, dans le village de Napierville, à dix heures de l'avant-midi, le 8 mars 1922, en conformité des dispositions du code municipal et à laquelle assistaient: MM. Hilaire Lamarre, maire de la municipalité du village de Saint-Rémi; Alfred Marcil, maire de la municipalité du village de Saint-Michel-Archange; Wilfrid Gadouas, maire de la municipalité du village de Napierville; Dosithée Payant, maire de la municipalité de la paroisse de Saint-Pierre de Sherrington; Edouard Mailloux, maire de la municipalité de la paroisse de Saint-Cyprien de Léry et préfet du comté de Napierville, constituant un quorum sous la présidence du préfet.

"Il est proposé par M. Dosithée Payant, appuyé par le conseiller Alfred Marcil, qu'il soit présenté à l'honorable ministre de l'Agriculture à Ottawa, une requête le priant de mettre l'embargo sur l'exportation de fumier du Canada aux Etats-Unis d'Amérique, cette exportation étant présumée nuire à la culture maraîchère de ce pays et amoindrir les récoltes au Canada en général, et que copies de cette requête soient envoyées à l'honorable ministre de l'Agriculture à Ottawa, ainsi qu'à M. Roch Lanctôt, député du comté au parlement fédéral."

Résolution adoptée.

EDOUARD MAILLOUX, préfet.
JOSEPH E. DUPONT, secrétaire-trésorier.

Vraie copie des procès-verbaux du conseil municipal du comté de Napierville, délivrée à mon bureau à Napierville, PQ., le 14 mars 1922.

JOSEPH E. DUPONT, secrétaire-trésorier.

Il y a une dizaine d'années, les cultivateurs de mon comté et du comté voisin pouvaient acheter du fumier à Montréal à raison de $13 et $15 par wagon, livré à la gare de leur localité. Aujourd'hui il faut le payer de $50 à $52 par wagon. Il est vrai, cependant, que les taux de transport ont augmenté de $6 à $13 par wagon depuis ce temps-là. On voit qu'ils ont plus que doublé mais le prix du fumier a à peu près quadruplé. La vente du fumier à Montréal est pratiquement contrôlée par un seul homme, par M. LeFebvre, établi à Montréal depuis un certain nombre d'années, mais qui a demeuré dans mon comté

environ vingt-cinq ans. Pendant un certain temps il a fourni du foin au Pacifique, c'est-à-dire à la Dominion Transport Company, occupée aux travaux de transport à Montréal pour le compte du Pacifique. Plus tard il a construit des voies d'évitement sur plusieurs chemins de fer, à certains endroits, comme Hochelaga, la Pointe Saint-Charles et autres gares à marchandises à Montréal, et il a érigé des plates-formes pour faciliter le chargement du fumier dans les wagons.

La grande compagnie de camionnage préposée à la manutention du fumier des cours à bestiaux peut rendre le fumier aux voies d'évitement et le charger dans les wagons, du haut des plates-formes de M. LeFebvre. Quant aux propriétaires d'étables ou écuries de moindre importance, qui n'ont pas de tombereaux, ils ont coutume de demander à M. LeFebvre de venir chercher le fumier au fur et à mesure qu'il s'accumule. M. LeFebvre touche, pour cela, de $1 à $2 par voyage, ce qui serait alloué à tout autre charretier. Je ne m'en plains pas, mais je trouve que M. LeFebvre est plus heureux que n'importe quel cultivateur qu'il puisse y avoir au Parlement ou dans tout le Canada, car depuis qu'il se livre à cette occupation il a amélioré son sort en s'assurant un marché plus vaste, c'est-à-dire celui des Etats-Unis. Il y a, non loin de Rouse's Point, un nommé Miner qui achète de M. LeFebvre nombre de wagons de fumier pour sa ferme. Je ne crois pas que l'on puisse voir au Canada une ferme aussi belle que celle-là. Elle compte au moins douze à quinze mille acres. M. Miner vaut des millions et il veut améliorer son terrain et produire des légumes de toutes sortes pour le grand marché de New-York. Les cultivateurs de ma région ne peuvent rivaliser avec lui, parce qu'ils n'ont pas assez d'argent. Pendant la guerre nous avons dû acheter du fumier de M. LeFebvre à n'importe quel prix, car nous en avions besoin. A cette époque, les cultivateurs pouvaient le payer cher parce qu'ils ont vendu leurs pommes de terre à un prix très élevé pendant deux ou trois ans; mais comme on l'a souvent répété ici depuis l'ouverture de cette session, le prix des choses nécessaires à la vie, le prix des produits agricoles surtout, a diminué. Au prix que se vendent les légumes actuellement, la culture maraîchère ne saurait être aussi profitable qu'elle l'était. Que va-t-il arriver si nous ne pouvons empêcher cette homme-là d'exporter ainsi du fumier qui ne lui coûte pour ainsi dire rien? La politique que je prône n'est pas libérale, certains de mes amis ont trouvé qu'il serait antilibéral de mettre l'embargo sur le fumier. Les députés de l'Ouest n'ignorent pas que nos terres sont cultivées depuis très longtemps et qu'elles ont besoin de fumier. On nous demandera peut-être pourquoi nous n'achetons pas d'engrais chimiques. A cela je réponds que les engrais chimiques ne sauraient remplacer le fumier avec avantage. Mon père, à l'époque où je travaillais sous sa direction, me disait d'employer beaucoup de fumier si je voulais réussir comme cultivateur, et je crois qu'il avait raison. Le comté que j'habite est situé au sud de Montréal, il commence à un mille du pont Victoria et s'étend vers le sud. Il y a vingt ans nous fournissions au marché Bonsecours à Montréal environ 2 p. 100 des légumes que consommait la population de cette ville. Ceux qui ont visité Montréal il y a quelques années et y sont retournés cette année ou l'année dernière peuvent dire que la culture maraîchère a beaucoup diminué dans cette région qu'on appelait, il y a vingt ans, "le jardin de Montréal".

Que voit-on au départ de la gare Windsor ou de la gare du Grand-Tronc pour se rendre à Sainte-Anne? De petits buissons de toutes sortes, des cerisiers incultes et maintes variétés de mauvaises herbes; mais non pas ce qu'on aurait pu contempler il y a vingt ans: des melons, des concombres, des choux et toutes les espèces de légumes destinés à l'approvisionnement des citoyens de Montréal. La fièvre de la spéculation immobilière s'est emparée de Montréal comme de l'Ouest et elle a enrichi les cultivateurs grâce à la vente de leurs terres.

M. McMASTER: Ceux qu'on a payés.

M. LANCTOT: En effet; ceux qu'on n'a pas payés ne se sont pas enrichis et ils ont dû reprendre leurs terres, j'imagine. Cependant, la situation a changé; afin de récolter des légumes pour alimenter la population de Montréal, les habitants de la rive sud du Saint-Laurent ont été obligés de remplacer les jardins de l'île et de se livrer à la culture mixte, ainsi qu'à la culture maraîchère. Il y a dix ans ou plus, qu'ils sont à l'œuvre, et je déclare sans craindre la contradiction que ma circonscription produit maintenant plus de légumes que l'île entière de Montréal.

Comme il est notoire, nous avons eu et nous avons encore un bon gouvernement dans la province de Québec où notre collègue, le présent ministre de la Justice (sir

Lomer Gouin), a été premier ministre durant quinze ans, ou plus. Il a fait rendre d'excellentes lois dont nous, cultivateurs, avons tiré parti. Dans toute l'étendue de ma circonscription on a pratiqué de bons chemins macadamisés sans lesquels nous ne pourrions pas aujourd'hui approvisionner la grande ville de Montréal. Ceux qui sont établis à trente milles du pont Victoria en sont vraiment assez rapprochés maintenant; ils s'en trouvaient relativement fort éloignés, il y a vingt ans. En effet, nous avions des chemins boueux, en ce temps-là; de nos jours, il existe de bonnes routes macadamisées, et nos cultivateurs ayant amassé un pécule et fait l'acquisition de camions-automobiles de deux tonnes, peuvent, à toute les époques de l'année, sauf pendant les grosses tempêtes de neige de l'hiver, se rendre à Montréal avec soixante sacs de pommes de terre ou une égale quantité d'autres produits potagers. Voilà pourquoi nous nous tirons si bien d'affaire. Et nous désirons faire mieux encore.

On nous a souvent dit en cette enceinte —et avec raison—qu'il fallait augmenter sans cesse la production. Si le fumier de la ville de Montréal prend la route des Etats-Unis; si nous ne pouvons pas l'obtenir à moins de 52 dollars par vagonnée, prix actuel, et qu'il nous faille vendre nos denrées pour la moitié du prix que nous recevions pendant la guerre, quelle sera la conséquence? Il s'ensuivra une diminution de notre production. Et quel sera le résultat pour les citoyens de Montréal? Ne recevant pas de chez nous les légumes dont ils ont besoin, ils devront les faire venir de plus loin et payer le double de ce qu'ils paieraient, si nous avons ce qui est nécessaire à la culture maraîchère, à savoir: le fumier de la ville au prix de revient. C'est ce que veulent les habitants de ma circonscription et de la circonscription voisine.

Je me demande si quelques-uns des membres de cette Chambre pensent que c'est une mauvaise tactique de demander au ministère d'interdire l'exportation aux Etats-Unis de l'objet le plus indispensable au succès de la culture du sol. J'ignore quel est le sentiment des représentants de l'Ouest; mais, à titre de cultivateur et faisant partie de la députation depuis nombre d'années sans avoir renoncé à l'agriculture, je les engage à me donner un coup d'épaule dans cette affaire, car, encore une fois, dans notre coin du pays, nous avons besoins de fumier, non pour cultiver les céréales qu'on récolte là-bas, mais pour produire toutes sortes de légumes dans

[M. Lanctôt.]

l'intérêt de la nombreuse population de Montréal. On pourrait en dire autant, il me semble, de Toronto et d'autres grandes villes. Nous habitons très proche de la frontière, la distance entre Montréal et Rouse's Point étant d'à peu près 43 milles, et mon ami LeFebvre, qui a accaparé toutes les voies de garage et tout le fumier, tire parti de cette situation pour favoriser les Etats-Unis au détriment du Canada. C'est-à-dire que, sur le refus des cultivateurs de ma circonscription et de la circonscription du représentant de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) de lui payer 52 dollars, par tonne livrée à leur gare, il leur dit: "Si vous n'achetez pas, je me rendrai aux Etats-Unis où M. Miner est prêt à accepter tout le fumier que j'ai de trop." Voilà pourquoi j'ai mis cette question sur le tapis aujourd'hui. Je pense que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) fera tout ce qui est possible pour les électeurs et les cultivateurs de ce pays qui ne font pas florès à l'heure présente et qu'il nous obtiendra le fumier dont nous avons besoin pour améliorer nos moissons.

M. LEWIS: Je ne veux pas prolonger ce débat ni retarder l'adoption du budget de l'agriculture; néanmoins, hier, il a été question de l'embargo sur le bétail, et j'ai observé aujourd'hui un entrefilet qui a paru dans les journaux et qui rapporte des propos tenus par l'honorable P. C. Larkin, haut commissaire du Canada. Son langage me paraît répréhensible en ce qu'il porte atteinte à l'honneur, à l'intégrité et à la fidélité des provinces de l'Ouest; et si je signale la chose à l'attention du Gouvernement, c'est pour qu'il nous dise s'il sait que M. Larkin fait des menaces pareilles. Nous voulons bien croire que l'intérêt du Canada exige la levée de l'interdiction dont notre bétail est frappé; mais nous méconnaissons au haut commissaire le droit de faire des menaces au gouvernement anglais au détriment des provinces de l'Ouest. L'entrefilet est ainsi conçu:

L'honorable P.-C. Larkin a fait au cabinet anglais les plus graves représentations sur les conséquences qu'aurait au Canada le fait de ne point lever l'interdiction qui frappe le bétail canadien. Le haut commissaire nouvellement nommé a assuré les ministres qu'en ne rachetant pas sa promesse de lever cette interdiction, le gouvernement fournirait une arme très puissante aux annexionnistes des provinces de l'Ouest...

Qu'a-t-il besoin de nommer les provinces de l'Ouest?

...et aux autres ennemis du lien impérial au Canada. On croit savoir qu'il a fait part au cabinet du fort courant d'opinion qui se ma-

nifeste, à savoir que la décision que l'on a prise de laisser le parlement anglais libre de voter comme bon lui semblerait sur cette question n'est pas considérée au Canada comme étant de nature à racheter complètement la promesse que le gouvernement a faite par la bouche de lord Ernie au temps des hostilités. Si le Canada fait montre de fermeté dans ses revendications, le projet de résolution tendant à la levée de l'interdiction sera probablement adopté par les Communes et peut-être aussi par la Chambre des lords; mais lors même que cela serait, il faudrait encore déposer et faire adopter un projet de loi pour réaliser l'objet de la résolution; or, un tel projet de loi serait combattu avec acharnement.

L'honorable M. Larkin a déjà produit ici une impression favorable, et il semble que le bureau du haut commissaire soit en bonne voie de devenir le facteur positif de l'avancement des intérêts et des affaires du Canada.

Et bien, si l'honorable M. Larkin ne produit pas d'autre impression que celle-là, on fera bien de le rappeler dans le plus bref délai. A son titre de loyal citoyen de l'Ouest, le ministre de l'Agriculture a à cœur l'intérêt des provinces de là-bas, et si je lui signale cette affaire, c'est avec l'espoir qu'il ne la laissera pas passer inaperçue à la Chambre. Il y a là une attaque contre l'intégrité et la loyauté des provinces de l'Ouest, et les membres de ce côté-ci de la Chambre jugent très répréhensible le langage que je viens de rapporter.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): A mon avis, l'entrefilet dont mon honorable ami (M. Lewis) a donné lecture ne prouve pas que M. Larkin ait tenu le langage qu'on lui attribue. J'étais au nombre de ceux avec qui le haut commissaire, M. Larkin, eut un dernier entretien avant de quitter le Canada, et cet entretien avait porté sur l'interdiction de notre bétail. Nous étions tous deux d'accord sur la nature des motifs à invoquer pour obtenir la levée de cette interdiction, et notre manière de voir était précisément celle de l'honorable député de Victoria (M. Tolmie), c'est-à-dire que nous devons assurément persister dans nos démarches, mais en ayant soin d'user de douceur plutôt que de violence. Ainsi qu'on l'a rappelé hier, on a déjà trop souvent montré les dents sans résultat appréciable. Ce n'est pas ainsi qu'il faut en user avec qui que ce soit, notamment envers le peuple anglais, surtout à cette heure où une campagne électorale s'annonce à l'horizon. Nous devons nous garder de susciter des embarras au gouvernement anglais en prenant apparemment parti dans une élection qui ne regarde que la population anglaise.

Mon dernier entretien avec l'honorable M. Larkin me donne la conviction qu'il n'a jamais fait au gouvernement les représentations qu'on lui attribue. Cette conviction, je la garderai jusqu'à ce qu'on m'ait donné d'autres preuves du contraire. Je sais ce que pensait M. Larkin, j'ai moi-même une opinion bien arrêtée; et comme je n'ignore point comment le chef du Gouvernement (M. Mackenzie King) envisage la question, je suis fermement convaincu que M. Larkin n'a pas tenu le langage qu'on lui prête.

Comme nous avons, à la séance d'hier, examiné à fond la question de savoir s'il y a lieu de réclamer la levée d'une interdiction, c'est me mettre dans une situation assez embarrassante que de m'obliger aujourd'hui à répondre à une question nouvelle, bien qu'elle porte sur les produits d'animaux, tandis que celle d'hier avait trait au bétail. Il n'en est pas moins vrai que mon honorable ami de Laprairie-et-Napierville (M. Lanctôt) a abordé un sujet fort important. Il semble évident qu'il se voit maintenant obligé de payer $53 ou $54 le wagon d'engrais naturel qu'il pouvait autrefois se procurer aux environs de Montréal à raison de $13 ou $14 par chargement de wagon. Le moyen d'obvier à cet inconvénient est facile à concevoir: il n'y a qu'à offrir à peu près un dollar de plus que ne donnent les Américains; de cette façon, le produit en question restera aux environs de Montréal. On m'objectera sans doute que les cultivateurs ne sauraient payer un prix aussi élevé; mais comme le fait d'interdire l'exportation de certains produits, lors même qu'il s'agirait d'engrais naturels, mettrait le Gouvernement dans l'obligation de formuler une politique, je dois avouer que je ne suis pas en mesure de faire, au pied levé, une déclaration sur le sujet. Je puis cependant donner à mon honorable ami l'assurance que nous ferons tout ce qu'il est possible d'accomplir à cet égard.

Il serait peut-être possible d'obtenir une réduction des tarifs. Nos chemins de fer, je crois, font le transport des engrais chimiques et naturels à bon compte; on pourrait toujours s'adresser aux bureaux de Montréal pour faire résoudre la question signalée par l'honorable membre. En tout cas, le département étudiera l'affaire avant de recourir à une mesure extrême comme l'interdit. Après tout, l'interdit est une entrave au commerce libre, et nos amis d'en face seront les premiers sans doute à dire avec moi qu'il faut gêner le commerce le moins possible, même pour atteindre un but aussi louable que celui-là.

M. HOCKEN: L'honorable ministre voudrait-il communiquer par câble avec M. Lar-

kin et faire connaître à la Chambre, à la prochaine occasion, si le commissaire a réellement tenu le propos signalé tout à l'heure?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les frais de câble seraient assez hauts... (*Exclamations*). Veuillez me permettre de finir ma pensée.

M. HOCKEN: Je les paierai plutôt moi-même.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'invite nos collègues à réserver leurs ricanements jusqu'à la fin de mes observations.

S'il fallait câbler en Europe chaque fois que les journaux publient une nouvelle qui nous intéresse, la note à payer deviendrait lourde. Je n'ai pas lu l'information en question et j'en ai entendu tout à l'heure la lecture assez confusément. Toutefois, je la connais maintenant en substance et je déclare que je ne vois pas l'utilité de câbler à M. Larkin pour savoir s'il est réellement l'auteur de ces propos.

En tout état de cause, le chef du Gouvernement est présent à la séance et il jugera peut-être utile d'exprimer son avis. Je fais peu de cas de ces petits incidents. Ainsi, je ne serais pas du tout surpris si notre débat d'hier sur la même question donnait lieu à quelques déclarations dans la presse anglaise.

M. LEWIS: Il est indifférent que le ministre demandé une explication à M. Larkin par câble ou autrement; mais ce qui importe, c'est que l'information télégraphiée par le correspondant londonnien de la *Gazette* soit rétractée ou confirmée. Si l'information est authentique, elle constitue une offense à l'adresse des populations de l'Ouest; il y a lieu de tirer la question au clair; c'est une justice qui leur est due.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a parlé trop vite quand il a fait intervenir la question de frais dans l'opportunité de confirmer ou de rectifier une déclaration attribuée à un représentant du Canada.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que le ministre a dit? Pourquoi a-t-il parlé des frais de câble s'ils n'avaient pas de rapport avec la question?

L'hon. M. MOTHERWELL: Si on le veut bien, je répéterai ce que j'ai dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre s'expliquera tout à l'heure. Il a fait intervenir la question de frais...

[M. Hocken.]

L'hon. M. MOTHERWELL: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: ...dans la demande qui lui a été adressée de chercher à savoir si un représentant du Canada a tenu les propos qu'on lui prête.

Il peut y avoir des informations inexactes publiées dans les journaux et que le Gouvernement juge inutile de rectifier. Il a raison. Mais M. Larkin représente le Dominion en Angleterre, et si on lui attribue la paternité de certains propos que sa qualité de commissaire lui interdit de tenir, alors le Gouvernement a le devoir de s'assurer si réellement notre représentant en est l'auteur. S'il les a tenus, ceux-ci engagent le pays. Dans la supposition que ces propos seraient controuvés, le pays n'a-t-il pas intérêt à savoir que son représentant n'a point méconnu son devoir en tenant un pareil langage? Le pays a le droit de savoir la vérité. Je conclus que le ministre a le devoir de nous déclarer nettement qu'il fera sans retard les démarches pour s'assurer si M. Larkin s'est exprimé comme le dit la dépêche, et qu'il en informera la Chambre à la première occasion.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je n'ai pas encore pris connaissance de la dépêche. Je le ferai, et si je juge l'incident assez sérieux pour cela, je ferai la démarche que m'a demandé l'honorable député de Swift-Current (M. Lewis). Mais tant que je ne connaîtrai pas la source de cette information et l'importance qu'il convient de lui attribuer, je n'ai pas l'intention d'expédier de câblogramme à propos d'incidents de pareille sorte.

M. HOCKEN: Voulez-vous nommer une commission royale pour vous en assurer?

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai dit que si le Gouvernement faisait attention à tous les rapports de la presse, que ceux-ci soient exacts ou non, nous pourrions avoir de fortes dépenses pour câblogrammes. Je n'avais pas saisi le mot "annexionniste". Je ne suis pas étonné qu'il ne plaise pas à mon honorable ami de Swift Current, d'autant plus que ce terme a souvent été appliqué aux provinces du Nord-Ouest, même par ici. Je vais reconsidérer ma décision, monsieur le président, et lorsque nous adopterons ces prévisions budgétaires, je prendrai les moyens nécessaires pour faire face à la situation. Oui, le terme est très blessant, et jusqu'à ce que j'en aie plus ample preuve, je ne puis croire qu'il ait été employé par le haut commissaire.

Cependant, comme je l'ai dit, on se sert souvent de cette expression, même ici.

M. CALDWELL: Monsieur le président, la déclaration de l'honorable ministre qu'il croyait que les chemins de fer transportaient les engrais, tant naturels qu'artificiels, à taux réduits m'a beaucoup intéressé. J'espère sincèrement que cela est exact, mais je crains qu'il n'en soit pas ainsi.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ils transportent les engrais naturels à taux réduits.

M. CALDWELL: N'avez-vous pas inclus les engrais artificiels?

L'hon. M. MOTHERWELL: Peut-être que non.

M. CALDWELL: Lorsque la commission des chemins de fer a décidé que le gravier et la pierre broyée destinés à la construction de routes ne seraient pas sujets aux taux élevés, je leur ai demandé si la pierre calcaire broyée pour fins agricoles et les engrais artificiels ne tomberait pas sous ce règlement, car je croyais que le peuple en général était plus intéressé au transport à bon marché des engrais qu'il ne l'est au transport de la matière à construction de routes. J'insisterais pour que le ministre discute avec la commission des chemins de fer l'opportunité d'appliquer les taux réduits aux engrais.

J'ai demandé au ministre hier après-midi, mais n'en ai pas eu de réponse, ce qu'il se proposait de faire relativement à l'établissement d'un abattoir et d'un entrepôt frigorifique dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai répondu à cette question, mais mon honorable ami n'était pas en Chambre à ce moment.

M. CALDWELL: Pardonnez-moi Je n'ai pas eu le temps de lire le hansard, ce matin. Monsieur le président, que l'on veuille bien me permettre de faire allusion à un crédit que je crois avoir été adopté hier après-midi, alors que j'étais absent et que j'assitais à une réunion du comité des pensions.—Le crédit 52, l'administration de la loi concernant l'instruction agricole. Vous me le permettez, monsieur le président?

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. CALDWELL: Ceci, je suppose, s'applique en grande partie aux frais de conférenciers, pour l'instruction des cultivateurs sur les méthodes agricoles. S'il en est ainsi, je puis dire au ministre qu'il n'est pas nécessaire d'instruire les cultivateurs, car ils ont reçu cette instruction dans le passé.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je pourrais corriger mon honorable ami. L'on pourrait supposer que ce crédit couvre les travaux des conférenciers, mais il n'en est pas ainsi.

M. CALDWELL: Je crois que nous pourrions très bien discuter cette question sous le crédit dont le comité est saisi en ce moment. Nous avons eu autrefois des conférenciers qui ont conseillé aux cultivateurs du Nouveau-Brunswick, non pas d'améliorer leurs méthodes agricoles, mais d'en adopter de nouvelles. Je ne fais allusion à aucun conférencier, en particulier mais leur principe a généralement été de nous dire que toutes nos méthodes étaient erronées, et ils nous en ont conseillé d'autres qui, à leur point de vue seraient beaucoup plus avantageuses. Je crois que l'argent dépensé pour ces conférences est de l'argent gaspillé, car la classe agraire ne saurait abandonner ses méthodes pour en adopter d'autres, à un moment d'avis. Si ces conférenciers doivent nous instruire à l'avenir, je suggérerais que l'on emploie des hommes de la province dont ils doivent instruire les cultivateurs, c'est-à-dire, des hommes qui connaissent les conditions locales, car les conditions varient beaucoup. Je crois que ce serait une dépense utile que d'avoir des conférenciers qui s'appliqueraient à conseiller l'amélioration des méthodes existantes dans le genre de culture déjà pratiqué. Ainsi, c'est une perte de temps que de dire aux cultivateurs du Nouveau-Brunswick de s'occuper de la culture du blé; et il est probable qu'il en serait de même si on leur disait d'entreprendre l'industrie laitière, car ils sont trop éloignés des marchés locaux et n'ont pas de fromageries où l'on puisse utiliser les produits laitiers. Si ces conférenciers peuvent nous enseigner des méthodes améliorées qui nous aident dans notre exploitation agricole, cet argent sera utilement dépensé. Je crois que le ministre a répondu à ma question concernant l'établissement d'un abattoir et d'un entrepôt frigorifique.

L'hon. M. FIELDING: Quant à la déclaration qu'on prête à M. Larkin, qu'il me soit permis de donner deux raisons qui me persuadent qu'il n'en est pas l'auteur. D'abord j'ai foi en son jugement sain, son honneur et sa discrétion; d'un autre côté, c'est que j'ai lu cette même dépêche dans des termes presque identiques, il y a une

semaine, dans les journaux qui—détail à noter—l'attribuerait à quelqu'un d'Angleterre, mais qu'ils ne nommaient pas. Je suis parfaitement convaincu qu'on attribue à tort à M. Larkin les propos d'une personne non responsable.

M. CALDWELL: C'est peut-être un écho des déclarations faites par le très honorable chef de l'opposition, l'automne dernier, et dont on garde encore le souvenir.

Le très hon. M. MEIGHEN Cela peut aussi avoir été inspiré par les rapports délibérément dénaturés des déclarations du chef de l'opposition répandues pour le même motif qui engageait les honorables membres de la droite à répandre les promesses de gratifications en espèces et d'autres faveurs de ce genre aux soldats. C'est, à n'en pas douter, ce à quoi songeait le ministre de l'Agriculture il y a un instant quand, à mots couverts, il cherchait à créer l'impression que d'autres avaient parlé d'annexionniste dans l'Ouest, affirmation que, cependant, il se garde bien, en cette Chambre, d'attribuer à qui que ce soit.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais rien dit de nature à mettre en doute la loyauté de l'Ouest canadien et jamais, dans leurs rapports, les journaux ne m'ont attribué de pareils propos. Mais le jour où ces propos sont répétés par des gens désireux d'en tirer des avantages politiques, non pas en vue de réformes à accomplir mais à seule fin d'arriver au pouvoir et de faire alors précisément ce qu'ils condamnaient aux jours d'opposition, ils finissent par revêtir la forme sous laquelle M. Larkin les aurait peut-être répétés à son tour. Il est temps qu'il revienne ici, s'il n'est là-bas que pour se faire l'écho de fausses représentations. Je suis enclin à me ranger à l'avis du ministre des Finances (M. Fielding), car je ne puis concevoir qu'un homme de la réputation de M. Larkin puisse tenir pareil langage. Je sais ce que c'est que de voir ses paroles faussement reproduites et je ne censurerai pas M. Larkin avant que je ne sache exactement ce qu'il a dit.

L'hon. M. MOTHERWELL: Pour ce qui est de ce dernier reproche, monsieur le président, je dois dire que, lorsque j'ai parlé d'annexion, je n'avais même pas les yeux tournés vers le très honorable député. Alors, comment a-t-il pu se formaliser si vite quand je n'ai rien dit de nature à faire croire qu'il était visé?

[L'hon. M. Fielding.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand ai-je donné à entendre à l'honorable ministre qu'il en était ainsi?

L'hon. M. MOTHERWELL: Mon très honorable ami y a fait allusion et a ajouté qu'il ne s'en était jamais occupé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, j'ai dit que l'honorable ministre ne voulait attribuer pareille attitude à aucun honorable député.

L'hon. M. MOTHERWELL: Les incidents auxquels je songeais remontent à la campagne électorale de 1911, alors que la question principale en jeu était la réciprocité—à tel point même que l'air en était bleui. Mes honorables amis ont assurément la mémoire courte. Mais revenons-en, un instant, à l'agriculture et aux engrais naturels non chimiques.

Quant à l'entreposage frigorifique, je puis répéter, en peu de mots, ce que j'ai dit hier soir en réponse à l'honorable député de Victoria-Carleton (M. Caldwell). Conformément aux dispositions de la loi de l'entreposage frigorifique, adoptée il y a plusieurs années, on a donné une aide substantielle à ceux qui érigeaient des installations frigorifiques. Lorsque vers 1917 ou 1918, le gouvernement fédéral acquittait, à titre de subvention, 30 p. 100 des frais de construction de tous les entrepôt frigorifiques érigés d'après les plans et devis arrêtés par le département de l'Agriculture. On a modifié cette loi de façon qu'elle s'appliquât exclusivement aux installations frigorifiques municipales, afin de diminuer les dépenses du pays. On ne construisit qu'un nombre très limité—à peine un ou deux—d'entrepôts frigorifiques sous le nouveau régime. J'aurais voulu conseiller le ministre des Finances de revenir, cette année, à la loi primitive qui accordait la subvention de 30 p. 100, mais je n'ai pas cru devoir le faire cette année. Nous serons peut-être en mesure d'y revenir une autre année, quand nos finances seront en meilleur état, car je crois que cela nous aiderait beaucoup à faire face à la situation. Je ne puis, il va sans dire, engager le Gouvernement à ce programme. La question de l'entreposage frigorifique est d'importance vitale, non seulement dans la province de mon honorable ami, mais encore dans toutes les autres provinces, celle de la Colombie-Anglaise, en particulier.

On a parlé des conférences. J'ai parcouru 25 milles, la nuit tombée, pour me rendre en voiture d'Abernothy à Indian Head, où l'on donnait une conférence agricole, et tout

cela pour écouter le discours d'un individu qui n'avait pas la moindre notion d'agriculture. Je ne sais pas si les conférenciers dont mon honorable ami a parlé ont visité son district depuis le premier janvier. Je suis prêt à prendre la responsabilité de toutes les erreurs commises à cet égard, même celles qui ont pu se produire antérieurement à mon entrée en fonctions; si ces fonctionnaires sont encore là, j'en suis responsable.

M. CALDWELL: Je ne parle pas d'événements récents.

L'hon. M. MOTHERWELL: Que mon honorable ami veuille bien me signaler ceux qui ne sont pas à la hauteur de leur tâche et nous essaierons de rectifier la situation. Evidemment, j'aurai encore devant moi la commission du service civil; on pourra les renvoyer, mais on ne pourra pas en nommer d'autres.

Mon honorable ami a raison de dire que le tarif réduit s'applique au transport des engrais naturels, et on pourrait invoquer plusieurs bons motifs justifiant son application aux engrais chimiques.

M. CALDWELL: J'aurai quelques remarques à faire au sujet de la chaux. Dans le Nouveau-Brunswick, on a grand besoin de ce produit; en effet l'acide prosphatique a une tendance à rendre le sol acide et il est nécessaire de mettre de la chaux pour corriger ce défaut. Pour aider nos cultivateurs à se procurer de la chaux, le gouvernement provincial avait obtenu des compagnies de chemin de fer un tarif spécial de transport, suivant lequel la chaux pouvait être livrée n'importe où dans la province à raison de $5 la tonne. Mais quand on a élevé les taux de transport, celui de la chaux s'est trouvé augmenté de $2 la tonne, ou approximativement. Cela a eu pour effet d'interdire pour ainsi dire complètement l'usage de la chaux dans le Nouveau-Brunswick, au grand détriment de l'agriculture. On devrait insister sur ce point auprès de la commission des chemins de fer. J'ai essayé de le faire dans la faible mesure de mes moyens; mais on m'a répondu qu'on pouvait toujours invoquer des motifs en faveur d'une réduction des taux de transport. C'était une façon plutôt cavalière de traiter une question d'aussi grande importance, du moins pour nous. L'augmentation du prix de la chaux de $5 à $7 ou à peu près, causée par la hausse des taux de transport, est une chose très grave, et je voudrais bien qu'on prît des mesures pour y remédier.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'en prends note.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): le ministre doit se rappeler que son prédécesseur a eu une conférence l'automne dernier avec les marchands de lard fumé, en vue d'améliorer la qualité de notre lard, aussi bien cru que conservé. Quels ont été les résultats de cette conférence?

L'hon. M. MOTHERWELL: La conférence a eu lieu au mois de novembre. Y assistaient, les représentants de tous les départements d'agriculture, les producteurs et les représentants des abattoirs. Il s'agissait de la classification des porcs et du lard fumé. Peu après l'entrée en fonctions du nouveau ministère, on a donné suite aux conclusions de la conférence. Les décrets ont été promulgués et tout est prêt. Mais c'est étrange de voir la difficulté qu'on a à faire nommer le personnel. Il ne reste qu'à trouver les titulaires des positions créées. Comme mon ami le sait, il faut annoncer les positions et attendre les demandes. Je suppose qu'on recevra 150 ou 200 demandes pour les 20 ou 22 positions qui sont vacantes. Il faudra deux semaines pour annoncer les positions, et un peu plus longtemps pour recevoir les demandes; ensuite auront lieu les examens, le classement des postulants et ainsi de suite. Aussi il m'est impossible de dire à mon honorable ami quand on commencera la classification des animaux. Le sous-ministre me dit que si nous n'avons pas trop de malchance — c'est bien le mot — nous pourrons commencer dans la première partie de juin, alors que nous pensions débuter le 1er mai. On préférerait inaugurer le service pendant la morte saison, afin que la transition se fasse moins sentir.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Le ministre veut-il dire que son département donne suite aux recommandations de la conférence?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Le ministre voudrait-il nous donner son opinion sur la classification des porcs? Croit-il en son efficacité et quels avantages les producteurs en retireront-ils?

L'hon. M. MOTHERWELL: Avant de répondre à la première question, qu'on me permette de dire que les fonds nécessaires pour rémunérer ces hommes sont compris dans le crédit que nous discutons. On a tout prévu: des règlements ont été rédigés, des arrêtés du conseil adoptés et la ques-

tion est actuellement devant la commission du service civil ou sur le point de lui être soumise, car je sais que cela doit être soumis à la commission. Quant à l'autre question de mon honorable ami, je n'assistais pas à la conférence à laquelle il fait allusion, mais j'ai discuté la chose avec nombre de ceux qui y ont assisté et voici ce que l'on y a constaté: dans tous les pays agricoles, l'activité de la concurrence développent une tendance non seulement à trouver des marchés et à les conserver, mais aussi à offrir tous les produits agricoles triés d'après la qualité et à encourager les achats de produits classés. C'est-à-dire que pour avoir de bons articles, il vous faut encourager la production et pour encourager celle-ci vous devez payer en conséquence, et comme on paye le blé, l'avoine, l'orge ou le seigle de mon honorable ami d'après leur qualité, l'on espère qu'en classant les porcs d'après leur qualité ils seront aussi payés en propootion et que cela améliorera la production. La chose n'est pas facile à accomplir, mais elle n'est pas impossible. Or l'idée de ces trieurs n'est pas de trier toutes les consignations de porcs, mais plutôt de se confiner à celles sur lesquelles l'acheteur et le vendeur ne tombent pas d'accord. Si mon honorable ami achetait des porcs et que j'en vende, les transactions seraient faciles tant que nous nous entendrions sur la qualité de ces animaux, mais si nous ne pouvions nous entendre sur cette question nous la soumettions à ce trieur qu'on peut plutôt nommer dans ce cas l'arbitre. Voilà comment nous comptons commencer. Je crois même que la qualité sur laquelle mon honorable ami et moi pourrions nous accorder devrait être notée, même si nous n'en appelons pas à l'arbitre, de manière à pouvoir connaître ensuite comment le nombre de porcs fournis se compare à la quantité de bacon de première classe sortant des abattoirs. Je crois que c'est là une bonne chose. Nous ne voulons pas embarrasser le commerce plus qu'il est nécessaire. On peut dire que le trieur est plutôt un arbitre. Cet arbitre représentera l'abattoir et aussi l'éleveur et tous les deux se soumettront à sa décision. Il est en outre entendu que les abatttoirs feront des offres basées sur la qualité. C'est la part qui leur revient et, incidemment, ils n'auront pas à fermer leurs portes à cause de la stagnation des affaires comme c'est le cas pour quelques-uns d'entre eux aujourd'hui. Les abattoirs devront offrir une prime de 10 p. 100, je crois, sur les animaux de choix. C'est là l'entente, mais la proportion juste est difficile à établir; elle peut disparaître graduellement dans le prix général. En tout cas, j'ai exposé le but que nous visons et c'est ce que je m'étais engagé à faire.

M. McQUARRIE: Je voudrais insister auprès du ministre pour lui bien faire voir les difficultés que rencontreront les compagnies d'expositions si on diminue leurs octrois de 25 p. 100. Je suis en faveur d'économiser et il semble que nous devons y songer, mais il me semble aussi que c'est là justement que nous devrions le moins penser à mettre le principe en application. Je suis d'avis que nous devrions tout faire pour aider l'agriculture et je vois le meilleur moyen d'y parvenir en aidant l'organisation de ces foires. Dans mon comté, nous avons une exposition organisée sous les auspices de la société royale d'agriculture et d'industrie, exposition qui se flatte d'être la plus belle de l'Ouest et, pour ma part, je crois que c'est une très belle exposition. Nos exhibits agricoles et ceux de bétail sont splendides et le tout est complet et intéressant. Malheureusement, je crois que l'association compte recevoir cette année son octroi entier. Je crois qu'on a dit aux organisateurs qu'ils seraient prévenus avant de diminuer leur octroi, cela afin qu'ils puissent être entendus par le ministre. Ces personnes n'ont été nullement avisées quant à la réduction et elles ont préparé les listes de prix et leur budget de dépenses en se basant sur l'octroi total. Or, je dis au ministre qu'il n'est guère juste de faire cette réduction sans prévenir les intéressés. Je lui demanderai aussi de bien vouloir entendre les organisateurs d'expositions avant de prendre une décision définitive à ce sujet. Je crois qu'ils ont demandé une conférence et je suggère sérieusement au ministre qu'il veuille bien tendre les organisateurs d'expositions de tout le Dominion avant d'arrêter définitivement sa ligne de conduite à propos des octrois d'expositions.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je crois que mon honorable ami a l'air si bien disposé à ce sujet qu'il s'attend plutôt à cette petite réduction.

M. McQUARRIE: Non, pas cette année.

M. SUTHERLAND: Je désire demander au ministre si le crédit pour le registre canadien du bétail de race a été modifié.

Il y a eu, je crois, durant plusieurs années, un crédit de $20,000 pour venir en aide à la division de la généalogie des animaux. Il est notoire que le travail de

cette division a augmenté depuis quelques années et que les sociétés d'éleveurs du Canada ont aujourd'hui de la difficulté à se maintenir; quelques-unes même ont été forcées d'augmenter leurs droits d'enregistrement à la suite des obligations plus onéreuses qu'elles ont dû assumer. Je crois qu'elles sont au nombre de vingt-six, et je vais les énumérer selon leur désignation:

Canadian Aberdeen Angus Association, Canadian Ayrshires Breeders' Association, Can. Belgian Draft Horse Breeders' Ass'n, Canadian Brown Swiss Association, Clydesdale Horse Association of Canada, French Canadian Cattle Breeders' Ass'n, Can. French Coach Breeders' Association, French Canadien Horse Breeders' Ass'n, North American Galloway Association, Canadian Goat Society, Canadian Guernsey Breeders' Association, Canadian Hackney Horse Society, Canadian Hereford Breeders' Association, Canadian Jersey Cattle Club, Canadian Kennel Club, Canadian Percheron Horse Breeders' Ass'n, Canadian Pony Society, Canadien Red Polled Association, Canadian Sheep Breeders' Association, Canadian Shire Horse Association, Dominion Shorthorn Breeders' Association, Canadian Silver Fox Breeders' Association, Canadian Standard Bred Horse Society, Canadian Suffolk Horse Society, Canadian Swine Breeders' Association, Canadian Thoroughbred Horse Society.

La Chambre conviendra avec moi de l'importance d'enregistrer la généalogie des pur sang élevés au pays. Je crois que les cultivateurs du Canada ont plus intérêt à élever de bons animaux que des sujets de qualité inférieure, et je ne connais rien qui soit plus propice à encourager l'industrie de l'élevage chez nous que d'aider ces sociétés.

Comme je l'ai fait remarquer, la subvention a été, durant plusieurs années, de $20,000 annuellement et si je ne me trompe, les associations ont, depuis quelque temps, demandé une augmentation. A ce sujet, je ferai observer que l'argent reçu par elles en droits, et pour l'enregistrement des généalogies de même que pour leur transfert, a été, en 1917, de $111,000 environ; en 1918, de $123,000; en 1919, de $147,000; en 1920, de $155,000; en 1921, de $171,689. L'augmentation, durant ces cinq ans, a été de $60,615 pour les droits qu'elles ont perçus, ce qui indique que leur travail a prospéré rapidement. Je pense que les agriculteurs du pays sont plus intéressés à améliorer les diverses races de leurs animaux et à enregistrer la qualité de leurs bêtes. Le département a cherché, durant plusieurs années, à les aider et les associations d'éleveurs qui demandent un secours plus considérable ont toutes mes sympathies. Ce crédit d'un million est le même qui a été inscrit au budget depuis plusieurs années. On se plaint souvent que les subventions accordées aux fins agricoles ne sont pas aussi importantes qu'elles devraient l'être et c'est là un point qui mérite la considération favorable du ministre et de l'exécutif. Je pense qu'il faudrait augmenter la subvention des associations nationales des éleveurs parce qu'elles ont été obligés de payer des salaires beaucoup plus élevés. Si je comprends bien, les salaires payés par les directeurs de la généalogie des animaux se sont montés, annuellement, à $50,000 environ, et la somme de $20,000 destinée à leur aider me semble assez minime. Je prierais le ministre d'étudier les requêtes adressées par les directeurs de la généalogie des animaux et les associations d'éleveurs qui désirent une contribution plus généreuse à leurs dépenses. On ne devrait pas forcer ces associations à augmenter leurs droits d'enregistrement, comme les directeurs l'ont fait depuis quelques années. Dans certains cas, ces droits ont doublé depuis un an ou deux à la suite de plus grandes dépenses, ce qui n'est pas de nature à maintenir la qualité des animaux, parce que, en plusieurs circonstances, je crois que ces animaux ne sont pas enregistrés si les droits sont trop élevés.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'abonde dans le sens de l'honorable député. Je ne suis pas au courant des détails de l'assistance qui a été donnée dans le passé, mais j'ai devant moi un sommaire précis de ce que nous accordons maintenant. Je ferai remarquer que ce service n'est pas seulement important pour le maintien de l'enregistrement et de la généalogie des animaux mais aussi parce qu'il s'occupe de nouveaux travaux. Sa tâche s'étend sans cesse à de nouvelles entreprises dont il ne s'occupait pas dans le passé, et je n'ai aucun doute qu'avec le temps son travail ne fera qu'augmenter.

Octroi au registre du bétail sur pied	$ 20,000 00
Impressions	5,944 26
Papeterie	500 00
Salaires des employés de la division du bétail vivant	5,840 00
Transport	120 00
Loyer	6,249 00
Taxes	1,359 75
Eclairage	239 23
Force	196 00
Eau	100 63
Service d'ascenseur	1,260 00
Franchise de port, estimée à	12,000 00
Total	$ 53,808 87

En plus de ce qu'ils ont reçu l'an dernier on leur a donné une certaine aide pour les impressions et aussi plus de logement pour les bureaux. Je ne pense pas qu'il y

ait dans tout le département une division où les fonctionnaires ne vous diront pas qu'ils pourraient dépenser plus d'argent avec avantage et ce besoin particulier se constate dans toutes les autres divisions. On n'en parle pas ordinairement comme étant une division mais elle correspond à une division et je ne doute pas qu'elle pourrait dépenser avec avantage beaucoup plus d'argent. Elle a encore besoin de logement pour ses bureaux et d'impressions en plus de ce qu'elle a obtenu l'an dernier. C'est à peu près la seule différence.

M. BRETHEN: J'appartiens à une association d'éleveurs qui comprend deux à trois mille membres qui ne reçoivent aucune aide mais qui ont dû augmenter leur cotisation et je pense qu'on pourrait utiliser beaucoup mieux cet argent. Bien que je sois en faveur de subventions pour venir en aide à cette industrie, je ne voudrais pas voir consacrer toute la subvention dans l'intérêt d'élevages spéciaux. On pourrait bien prendre en considération cette question en donnant une subvention supplémentaire à cette intention. Depuis que je fais partie de la Chambre, je suis devenu plus ou moins au courant du principe de la nationalisation, mais quand nous avons une organisation d'éleveurs qui est en état de diriger ses affaires à la satisfaction de ses membres et d'une façon aussi économique que pourrait le faire le Gouvernement, je ne peux pas comprendre l'avantage de la nationalisation, quand il s'agit de registre. J'attire l'attention du ministre sur ce point parce qu'autrement on pourrait la négliger.

M. HARRIS: Hier soir le ministre a eu l'obligeance de réserver cette question afin de lui permettre de communiquer des faits et des chiffres relativement au choléra des porcs et peut-être que la Chambre est restée sous l'impression que l'étendue du choléra des porcs était porportionnée au montant de l'indemnité. On a posé quelques questions au ministre et nous espérions en recevoir la réponse aujourd'hui. Avant d'adopter les crédits, j'aimerais que le ministre réponde à ces questions aussi brièvement que possible afin que la Chambre comprenne que le montant de la compensation n'est pas une indication de l'étendue du choléra des porcs qui sévit au Canada, mais qu'une meilleure indication se trouverait dans le nombre de cas enregistrés et le nombre des cas pour lesquels on n'a payé aucune indemnité.

[L'hon. M. Motherwell.]

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai été si occupé par d'autres phases de la question du bétail que l'on m'excusera j'en suis sûr de ne pas revenir sur le choléra des porcs avant qu'on me le demande. En tout cas, j'ai ici un document et je ne sais pas si mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland) trouvera qu'il fait suffisamment autorité.

Voici le document:

Raisons pour ne pas permettre l'emploi du double traitement du choléra des porcs au Canada. Le double traitement signifie l'injection simultanée du sérum anticholérique des porcs et du germe même de la maladie.

1. Le double traitement perpétue la maladie. Chaque porc qui a subi le double traitement, porte le germe de la maladie durant une période indéfinie après le traitement et durant cette période il peut transmettre la maladie aux porcs susceptibles d'en être atteint.

C'est mieux exprimé que je l'ai fait hier mais le sens est le même.

Le double traitement amène parfois des épidémies du choléra des porcs. L'expérience des Etats-Unis montre qu'il y a eu beaucoup de pertes consécutives à des sortes "d'épidémies" après le traitement.

3. Le double traitement peut répandre d'autres maladies. Durant l'épidémie de la fièvre aphteuse aux Etats-Unis, en 1914-15, la maladie s'est répandue dans quelques cas par ce moyen.

4. Le double traitement n'est pas nécessaire au Canada parce que les pertes résultant de cette maladie sont très peu considérables.

Voilà mon autorité. Je n'ai pas de doute que la maladie est sérieuse dans quelques localités. Dans l'Ouest, il y a dix ans, j'ai été témoin d'épidemies excessivement graves. La maladie peut y exister maintenant, mais je n'en ai vu aucun cas récemment.

Dans le courant de l'année dernière on a détruit 429 porcs atteints du choléra dans tout le Canada. Comparez ce chiffre avec la moyenne annuelle des pertes aux Etats-Unis qui ont été évaluées à $55,000,000 pour une période de trois ans.

Nous devons sans doute prendre en considération la différence de population. Je n'ai pas fait ce calcul, et le docteur Torrance, non plus.

5. Le traitement du choléra des porcs par l'immunisation une fois commencée doit être observée indéfiniment. Tous les pourceaux des troupeaux qui ont subi le double traitement doivent être traités ou la maladie apparaîtra. La dépense s'est élevée pour les éleveurs de porcs aux Etats-Unis à $7,500,000 par an pour le serum et le microbe, sans compter les frais de vétérinaires qui ont appliqué le traitement.

Pour le sérum et le virus seulement, nous avons déboursé une somme de $7,500,000. Les frais de voyage pour administrer ce sérum doivent être énormes.

Choléra des porcs — Animaux abattus, indemnités et le reste:

Pour les exercices finissant le:	Nombre de porcs abattus	Indemnités
31 mars 1919	2,163	$23,342 74
31 mars 1920	1,642	19,001 71
31 mars 1921	3,354	22,003 33
31 mars 1922	429	3,055 06

	Nombre de porcs traités par le sérum
Pour l'exercice finissant le 31 mars 1922..	2,557

	Achat de sérum	Prix d'achat
Pour l'exercice finissant le 31 mars 1921-22..	261,000 c.c.	$3,581

La diminution du nombre des animaux abattus n'a rien de régulier; le nombre varie d'année en année. Il est sensiblement plus élevé cette année que l'année dernière.

Le docteur Torrance fait l'assertion suivante:

La méthode suivie pour prévenir le choléra des porcs au Canada consiste tout d'abord à réglementer la pâture de déchets servie aux porcs sur une vaste échelle par la stricte mise en vigueur du règlement 88¾, qui décrète que les éleveurs doivent obtenir un permis pour recueillir ailleurs que chez eux les déchets servant de pâture aux pourceaux; (2) la stricte surveillance des lieux afin d'assurer une salubrité convenable et la découverte des symptômes de la maladie dès le début; (3) on combat les épidémies en abattant sans délai tous les porcs affectés et en injectant le sérum à tous les pourceaux qui ont été en contact avec les animaux malades, soit directement soit indirectement; (4) en traitant au sérum tous les porcs qui sont renvoyés des cours à bestiaux publiques à la ferme pour des fins d'élevage ou d'engraissement, chaque fois que le choléra fait son apparition dans ces cours à bestiaux ou dans le voisinage.

Grâce à ce système, nous avons été en mesure de réduire à la plus simple expression les ravages du choléra en ces dernières années.

Voilà à mon sens, les principaux renseignements que mon honorable ami désire obtenir.

Nombre de porcs abattus à cause du choléra et pour la destruction desquels il n'a pas été payé d'indemnités:

Pour l'exercice finissant le:	
31 mars 1919..	206
31 mars 1920..	89
31 mars 1921..	1,341
31 mars 1922..	108

Si j'ai fait quelques omissions, c'est par inadvertance.

M. MacLEAN (Prince): Il serait juste et raisonnable, à mon avis, de déposer un état détaillé pour les différentes provinces. Nous aimerions à savoir quels sont les endroits où sévit cette maladie. Le ministre n'a peut-être pas ces renseignements sous la main.

L'hon. M. MOTHERWELL Si mes renseignements sont exacts, le choléra des porcs sévit surtout dans la province d'Ontario et à la Colombie-Anglaise et un peu aussi dans la province de Québec. Je crois savoir, d'ailleurs, que cette maladie exerce ses ravages un peu partout. Dans certaines provinces, toutefois, le fléau a été supprimé pour ainsi dire tandis qu'il existe encore dans la Colombie-Anglaise et la province d'Ontario; cependant, il n'y a pas du tout lieu de s'alarmer.

M. SUTHERLAND: Dois-je comprendre qu'en 1920, il n'y a eu que 89 porcs d'abattus sans que le département ait versé une indemnité aux propriétaires.

L'hon. M. MOTHERWELL: Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1920, un très petit nombre de porcs ont été abattus. Ces chiffres correspondent aux totaux que j'ai cités; il existe un certain rapport entre eux. En 1920, le nombre total des porcs abattus fut de 1,642 tandis qu'il a été de 3,354, soit le double, pour l'année suivante.

M. SUTHERLAND. Le cas que j'ai signalé à l'attention du ministre hier soir s'est produit au mois de mars 1920. Environ 200 porcs appartenant au même cultivateur furent abattus et le département a refusé de l'indemniser de ses pertes. Les chiffres que le ministre a cités tout à l'heure doivent se rapporter à un autre exercice.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il est possible que tous les porcs abattus au cours d'une année ne figurent pas aux comptes publics de l'exercice en question. Il se peut fort bien que les indemnités versés pour des porcs abattus au cours d'une année figurent dans les comptes publics de l'exercice suivant. C'est inévitable. C'est le cas pour l'exercice de 1921 alors que le nombre des porcs abattus est passé de 89 à 1,341. Au cas où un grand nombre d'animaux seraient abattus à la fin d'un exercice financier, les chiffres seront évidemment plus élevés au début de l'exercice suivant.

M. SUTHERLAND: Un fait remarquable, c'est que l'on ait abattu un aussi grand nombre de pourceaux au cours de l'exercice 1921. Dans certains milieux, l'impression règne que le département avait modifié son programme, et devait cesser d'accorder des permis autorisant les gens à nourrir leurs porcs aux déchets. Or, si le département tient à enrayer l'épidémie du choléra des porcs, ce serait là, à mon avis, un excellent programme à suivre. Le département a-t-il essayé, en 1920, de mettre fin à l'emploi des

déchets pour nourrir les porcs, en refusant d'indemniser de leurs pertes les propriétaires des troupeaux décimés? On m'a signalé plusieurs cas d'éleveurs dont les pourceaux ont été abattus et auxquels le département a refusé d'accorder des permis.

L'hon. M. MOTHERWELL: La forte augmentation qu'accuse le nombre de porcs abattus en 1921, sans que les propriétaires aient été indemnisés, est attribuable à ce que nous avions importé de plus grandes quantités de bacon. Etant donné que 90 p. 100 des cas de choléra est imputable aux pâtures de déchets, nous avons pensé qu'il existe quelque rapport entre le nombre des cas et l'augmentation des importations de bacon des Etats-Unis; c'est là une preuve que la contagion tire sa source de là. Quoiqu'il en soit, nous avons là une excellente preuve de circonstance.

M. SUTHERLAND: L'honorable ministre veut-il dire que l'importation du bacon américain a été la principale cause du choléra des porcs qui s'est introduit dans ce pays?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui. La partie que l'on jette dans le baril aux déchets porte en elle-même le germe de la maladie. Quant à la question de nourrir les porcs aux déchets, j'ajouterai qu'on a refusé à des gens qui avaient violé les règlements dans le passé, des permis autorisant cette nourriture. Ils n'ont pu obtenir le renouvellement des permis qu'on leur avait d'abord accordés, et quand on les leur a accordés en premier lieu ils avaient dû, au préalable, se conformer aux conditions exigées. Le seul changement auquel on ait songé, c'est la substitution de chaudrons plus grands, pour la cuisson des déchets, afin d'obvier à la nécessité de chaudières plus coûteuses. On nous a signalé que si les éleveurs pouvaient faire usage de chaudrons plus grands, n'importe quel ouvrier ordinaire pourrait y être préposé et que la nourriture reviendrait ainsi à meilleur marché que s'il fallait une chaudière coûteuse dont on eût dû confier le soin à un semi-expert en cas d'absence du propriétaire. Je n'ai pas encore eu occasion d'étudier cette opinion, mais elle me semble assez raisonnable.

M. SUTHERLAND: Hier soir, j'ai demandé des renseignements au sujet du montant payé par le ministère de l'Agriculture à titre de frais de transport et de dépenses concernant les chargements de wagons d'animaux expédiés pendant l'année 1921. Je crois que l'honorable ministre a promis de fournir ces renseignements aujourd'hui.

L'hon. M. MOTHERWELL: Voici un mémoire concernant le coût du système de transport gratuit pour l'année 1921:

Mémoire concernant le système de chargement par wagon et de transport gratuit

Coût du système de transport gratuit pour l'année 1921:	
Partie est du Canada. ..	$ 47 29
Partie ouest du Canada..	22,414 75
Coût du système du chargement par wagon pour l'année 1921:	
Partie est du Canada. ..	$ 11 25
Partie ouest du Canada..	9,936 65

Les dossiers de la division du bétail sur pied établissent seulement ce qui a été expédié de chaque cour à bestiaux et non pas de chaque province. Il faudrait beaucoup de temps pour compiler les données nécessaires à la formation d'un état défini des frais relatifs à chaque cour, mais ces frais peuvent être approximativement divisés ainsi:

	p. 100
Calgary..	65
Edmonton..	15
Winnipeg..	15
Moosejaw..	5

On trouvera à la page 21-23 du budget relatif à la division du bétail sur pied un état détaillé de l'expédition du bétail sur pied, d'après ces systèmes, depuis leur inauguration.

M. SUTHERLAND: Quel pourcentage a-t-on payé, pendant ces années-là, dans la partie est du Canada? L'honorable ministre a cité les chiffres qui concernent la partie ouest du Canada, mais il nous faut un peu plus d'explications sur certains item de ce crédit de $1,000,000, le plus important du ministère de l'Agriculture. Il est destiné à favoriser bien des lignes de culture. Le comité a besoin de savoir à quoi l'on applique la plus grande partie de ce crédit et quels sont les céréales que l'on obtient. Quant à cet item dont j'ai volu surtout parler, il est évident que le montant en est entièrement distribué dans la partie ouest du Canada. J'ai aussi demandé combien l'on avait payé, à titre d'allocations, pour aider à obtenir de quoi nourrir le bétail sur pied pendant l'année 1921. Je tiens aussi à avoir des renseignements au sujet du contrôle des cours à bestiaux. Le ministère préside à l'émission de permis en faveur de marchands à commission qui disposent du bétail sur pied, sur les marchés. A-t-on reçu des plaintes de la part de quelque propriétaire de cour à bestiaux, au sujet de ces marchands à commission à qui l'on a accordé des permis, et s'est-on enquis de leurs opérations?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne sais à laquelle de ces nombreuses questions je

dois d'abord répondre. J'ai ici un mémoire qui traite de certains points de la question relative aux dépenses des quatre dernières années pour suppléer à l'insuffisance de nourriture dans la partie ouest du Canada. Je vais en faire lecture:

En ce qui concerne les dépenses des quatre dernières années pour suppléer à l'insuffisance de nourriture dans la partie ouest du Canada, surtout dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, voici ce que le ministère fédéral de l'Agriculture a payé pour faire transporter—depuis les localités atteintes par la sècheresse jusqu'à celles où il y avait beaucoup de foin—les machines nécessaires à la fenaison et les ramener aux points de départ, pour faire transporter de l'extérieur du foin et d'autre nourriture, vers les localités atteintes par la sècheresse, et pour faire transporter aussi du bétail sur pied de ces localités vers les lieux de pâturage, et le ramener aux points de départ:

1918-1919..	$ 49,994 78
1919-1920..	620,135 54
1920-1921..	309,942 54
1921-1922..	5,704 45
	$985,777 31

Quant aux plaintes concernant les cours à bestiaux, j'ai reçu un certain nombre de résolutions de la convention des Grain Growers de l'Alberta, par l'entremise de M. Higginbotham, son secrétaire, et j'ai eu une entrevue avec un certain nombre de députés de l'Alberta.

Nous les avons convaincus que les difficultés graves étaient de la nature de celles auxquelles on pouvait s'attendre dans les cours à bestiaux établies à des époques relativement récentes. Dans les anciennes cours, la situation est satisfaisante, il me semble. Dans les nouvelles, comme les cours à bestiaux de Moosejaw et de Prince-Albert, on ne saurait espérer que tout marchera sur des roulettes; cependant, il y a amélioration graduelle. Quant aux enquêtes dont mon honorable ami a parlé, je dois le prier de m'excuser en ce moment. Je ne sais pas exactement quelles précisions il veut obtenir. Il y a une halle aux bestiaux à Winnipeg, et je crois savoir qu'on s'y est livré à des investigations. L'honorable député, j'imagine, parle des acheteurs qui ont donné un cautionnement. Le cautionnement est de dix mille dollars. Les membres du parti progressiste comprennent la situation en ce qui concerne le marché des blés, qui ressemble au marché des bestiaux. Un individu expédie à un commissionnaire en marchandises une wagonnée de blé; si le commissionnaire est malhonnête, l'expéditeur perd son argent, et la même chose arrive dans le cas d'une wagonnée de bestiaux. Le cautionnement du commissaire expire, cemme cela a lieu parfois, et le commissionnaire manque à ses engagements. Il s'est présenté plusieurs cas où des gens ont perdu une wagonnée de bétail. Ces incidents se produisent sur tout le parcours du chemin de fer.

On a suggéré divers remèdes. Avant de venir à Ottawa, j'ai correspondu à ce sujet avec des gens de différentes parties du Canada occidental. Mais les remèdes qui ont été proposés jusqu'à ce jour créeraient des difficultés qui seraient probablement aussi grandes que les maux qu'ils seraient censés guérir; autrement dit, les remèdes seraient pires que la maladie.

Pour les expéditeurs de blé, on peut remédier à l'inconvénient en obtenant la plus forte avance possible et en se fiant au cautionnement pour garantir le reste; cependant, cela n'est pas aussi facile, à mes yeux, dans le cas du bétail. Je n'ai guère expédié de bestiaux moi-même, mais je ne pense pas qu'il soit d'usage d'obtenir des avances sur ces chargements. Il faudrait un si fort cautionnement dans le cas d'un commissionnaire en bestiaux que ce serait un lourd fardeau pour lui, et l'on n'a pas exigé de cautionnement de crainte d'augmenter les prix d'achat.

Le représentant de la cité de Victoria (M. Tolmie) pourrait, je n'en doute pas, donner sur ce sujet plus de renseignements que moi. Je sais que le même inconvénient existe pour les céréales, mais dans une moindre mesure. Toutefois, l'inconvénient existe et l'on m'a signalé un cas ou deux où il a causé une perte d'argent à des cultivateurs. Rien n'a encore été fait, que je sache, pour y remédier.

M. SUTHERLAND: Je crains que le ministre n'ait pas compris ma question. J'ai demandé si le département a reçu des plaintes au sujet de ceux qui ont des permis pour la vente du bétail aux marchés. Des wagonnées sont expédiées aux commissionnaires et très souvent le propriétaire ne se rend pas au marché, de sorte qu'il faut reposer une grande confiance en ces gens-là.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député veut-il parler de plaintes proférées par les commissionnaires eux-mêmes?

M. SUTHERLAND: Non; il n'est pas probable que ceux-là se plaignent. Je parle des propriétaires de bestiaux qui reprochent aux commissionnaires de n'avoir pas vendu avantageusement leurs animaux. Si je signale cela au ministre, c'est que ces bruits ont couru et des commissionnaires

en ont beaucoup souffert, je crois. On m'apprend aussi que ces bruits sont faux. Il est très aisé de leur donner cours, et chacun sait comment ces racontars se transmettrent de bouche en bouche et se propagent au loin. S'il n'y a pas eu de plaintes, le public devrait l'apprendre, il me semble, afin que les commissionnaires ne soient plus en butte au reproche de malhonnêteté.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ainsi que je l'ai déjà dit, nous n'avons pas reçu de plaintes, sauf une ou deux de la part de correspndants du Canada.

M. SUTHERLAND: Le budget renferme aussi des crédits qui représentent une forte somme et qui sont destinés à des clubs d'étalons. C'est une pratique nouvelle de la part du département, mais ces octrois ont été d'usage depuis quelque temps en Angleterre. Quelle partie de la somme a-t-on remise à cette fin aux clubs formés dans l'est ou dans l'ouest du pays?

L'hon. M. MOTHERWELL: Monsieur le président, nous sommes sans cesse occupés ici et dans nos bureaux à répondre à des questions, et nous devrions tâcher d'éviter les redites. La question qu'on me pose est inscrite au Feuilleton et nous n'y sommes pas encore rendus. Les renseignements exigés nécessiteront une grosse somme de travail, et il seront communiqués en temps et lieu. Il est près de cinq heures; si la besogne n'avance pas plus vite que cela, la session ne se terminera pas avant la mi-juillet. Il me paraît suffisant de fournir ce renseignement-là une seule fois; néanmoins, je suis aux ordres du comité.

Quelques DEPUTES: Adopté!

M. SUTHERLAND: Malgré ce que vient de dire l'honorable ministre, je persiste à croire que le comité a le droit de savoir à quels objets le présent crédit doit servir. Que certaine question soit inscrite au Feuilleton, ce n'est pas une raison pour ne point fournir le renseignement demandé. Cette après-midi, le ministre semblait plutôt enclin à prendre une attide différente à l'égard d'une autre question que le représentant de Swift-Current (M. Lewis) avait amenée sur le tapis; il s'agissait d'une nouvelle publiée par les journaux du matin. A ce moment-là, mon honorable ami (M. Motherwell) était d'avis qu'il faut user de douceur plutôt que de violence. Toute en lui prêtant l'oreille, je ne pouvais m'empêcher de songer à ce qui s'est passé au sujet de l'interdiction de notre bétail en Angleterre.

[M. Sutherland.]

Certes, le mécontentement de mon honorable ami de Swift-Current est tout à fait légitime, et je considère que certains ministres provinciaux ont pris, sais raison bien réelle, une part trop active à la contestation que l'interdiction a suscitée en Angleterre. Jamais, à mon avis, on n'a eu raison de reprocher au Gouvernement canadien de ne se point efforcer d'obtenir la levée de cettte interdiction.

L'hon. M. MOTHERWELL: Est-il à la connaissance de l'honorable député que j'aie jamais parlé de l'interdiction en termes blessants? Je ne suis pas comptable de ce que font les ministres provinciaux.

M. SUTHERLAND: Le ministre a dit que mon honorable collègue, au lieu de s'offusquer de l'entrefilet de la *Gazette* de Montréal, aurait fait aussi bien sinon mieux de se formaliser des déclarations faites par des personnes qui le touchent de plus près, et, en manière de justification, il s'est reporté jusqu'à l'élection de 1911. Voyons donc ce qui en est.

Depuis que le Gouvernement a interdit l'importation du bétail canadien en Grande-Bretagne, il n'est pas de ministère qui ne se soit efforcé d'obtenir la levée de cette interdiction. Il y a un an, un député amenait la question sur le tapis par voie de motion, et tout semblait indiquer que le ministre de l'Agriculture tentait alors des démarches afin d'en saisir le gouvernement anglais. Sur ces entrefaites, un ministre d'une province de l'Ouest et un ministre de certaine province de l'Est se transportaient dans la métropole, prenaient une part active à la contestation que l'affaire avait provoquée, ce qui, à mon avis, eut pour effet de mettre gravement obstacle à la levée de l'interdiction.

Je trouve assez singulier qu'à peine de retour au Canada, ce ministre de l'Alberta ait pris part à une élection dans sa propre province et que les électeurs, au lieu de ratifier sa manière d'agir, l'aient honteusement chassé du pouvoir. Un peu plus tard, une autre élection générale avait lieu.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député que ses observations ne se rapportent pas au crédit à l'étude.

M. SUTHERLAND: Je fais allusion à l'honorable Duncan Marshall, à qui le Gouvernement a confié un emploi qui se rattache au crédit dont le comité est en ce moment saisi.

L'hon. M. MOTHERWELL: Qu'est-il arrivé au chef de mon honorable ami?

M. SUTHERLAND: Il ne s'agit pas de mon chef, mais bien d'une affaire qui se rattache à l'objet du présent débat. Après avoir été défait à l'élection provinciale, M. Marshall a de nouveau mordu la poussière lorsqu'il s'est porté candidat à l'élection fédérale; aussi mon honorable ami de Swift-Current (M. Lewis) ne doit-il pas craindre que l'entrefilet du journal en question lui fasse grand tort.

Au dire du ministre, on va maintenant user de douceur; assez de cette rengaine! Hier soir, au moment où ce même crédit était à l'étude, j'ai fait quelques questions au sujet de ce commissaire-là — je ne sais vraiment pas sous quel nom le désigner; on ne peut le considérer comme faisant partie du personnel permanent, puisqu'il n'est employé qu'à titre temporaire. Je me rappelle fort bien que le ministre a dit qu'on devait envoyer M. Marshall à la Terre de Feu, en Patagonie ou ailleurs, à l'autre bout de l'Amérique mérdionale, où il s'emploiera à l'avancement de l'industrie canadienne du bétail. Mais quand je lui demande de me dire quels sont les clubs ou les sociétés qui bénéficient de l'ouverture de ce crédit, le ministre me répond que nous faisons perdre trop de temps et que le renseignement pourra être fourni plus tard, quand le crédit aura été voté.

Le ministre dit que M. Marshall s'est employé à faire une nouvelle application de la subvention pour l'enseignement de l'agriculture dans cette province. On nous a appris, hier soir, qu'il s'occupait d'immigration en Floride et que, à la suite d'un discours qu'il a prononcé là-bas, les habitants émigrent de ce pays pour s'établir — il n'a pas dit où—je suppose que c'est dans l'ouest du Canada. Je désirerais savoir si M. Marshall, qui a été engagé par le ministre pour des fins agricoles, consacrera son temps au département de l'Intérieur dans l'intérêt de l'immigration qui ne relève pas de ce crédit.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle adoptée?

M. SUTHERLAND: Je désirerais avoir de plus amples renseignements sur la part que reçoivent les diverses provinces de ces subventions relatives à l'enseignement agricole. S'il faut en juger par le peu que nous en avons su, ce soir, l'ouest du Canada en a presque la totalité.

L'hon. M. MOTHERWELL: Le subside de l'enseignement agricole est adopté.

M. SUTHERLAND: Mais non pas celui des opérations de M. Duncan Marshall. Lorsqu'il sera arrivé en Patagonie, nous aurons peut-être une meilleure idée du but de ce crédit. Combien de taureaux pur sang ont été distribués par le département de l'Agriculture au cours de l'année dernière? Je désire ce renseignement pour chaque province.

L'hon. M. MOTHERWELL: En 1921, vingt-sept taureaux ont été distribués en Colombie-Anglaise, au prix de $4,910. J'espère que mon honorable ami de Victoria (l'hon. M. Tolmie) sera satisfait. Je crois avoir droit à quelque assistance de sa part durant cette terrible épreuve, vu que je l'ai toujours appuyé dans une crise semblable.

L'hon. M. TOLMIE: L'honorable député n'était pas ici, l'an dernier; j'étais seul.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est une grande consolation pour moi; la misère hait la solitude. Mais continuons les statistiques: dans l'Alberta, 104 taureaux ont été répartis au prix de $9,980; en Saskatchewan, 113, au prix de $22,090, et dans le Manitoba, 88 au coût de $15,340. L'Ontario semble n'avoir pas eu justice, n'en ayant reçu que 31 qui valaient $5,550, alors que Québec en a eu 73, au prix de $11,825. Il faudra étudier cette question. Le Nouveau-Brunswick n'en a pas reçu du tout et la Nouvelle-Ecosse n'en a eu que cinq au coût de $435. Cette province cependant a élu au Parlement seize libéraux sur seize candidats, tandis que la Saskatchewan qui n'a délégué qu'un seul représentant libéral a obtenu 113 pur sang. Il y a là certainement quelque chose de répréhensible, et je ne m'étonne pas des questions de mon honorable ami. L'île du Prince-Edouard en a eu deux valant $290. Il paraît que le Yukon n'en a pas eu du tout.

M. SUTHERLAND: Le ministre veut-il nous donner le nombre d'étalons obtenus par les diverses provinces?

L'hon. M. MOTHERWELL: Aucun.

(Le crédit est adopté.)

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Service géodésique du Canada. — Recherches, reconnaissance, triangulation, nivellements de précision, service topographique et astronomie géodésique, etc, $325,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne ferai qu'une observation. Cet item rappelle une question qui a déjà été étudiée par la Chambre à des sessions antérieures, celle de savoir s'il ne vaudrait pas mieux fusionner les opérations d'arpentages et de cartographie des divers départements en un seul. Cette tâche est maintenant accomplie par qua-

tre ou cinq ministères, et je suis convaincu qu'il y a chevauchement d'efforts et de dépenses. Le département des Travaux publics de même que celui de l'Intérieur ont chacun une organisation élaborée. De plus, une division du département de la Milice a un personnel varié d'ingénieurs et d'arpenteurs experts. Je crois que nous pouvons en dire autant d'un autre ministère. Je me suis laissé dire que, aux Etats-Unis, tout ce travail est fait au département de la guerre par des officiers, des ingénieurs et des dessinateurs expérimentés de ce département. Je crois que nous pourrions suivre cet exemple en faisant de grandes économies et, probablement, avec de meilleurs résultats au point de vue de l'uniformité.

Le collège militaire royal qui est entretenu en grande partie aux frais de l'Etat donne au pays, chaque année, des ingénieurs et des dessinateurs scientifiques très capables. Plusieurs parmi eux font de la milice leur carrière et n'importe quel département pourrait bénéficier de leurs services.

Je suis certain que si le nouveau ministre voulait s'occuper de la question et s'entendre avec ses collègues, il pourrait préparer pour la prochaine session du Parlement quelque projet de nature à éviter ce chevauchement de services qui existe depuis trente ou quarante ans. Pour le moment, je ne désire qu'attirer l'attention du ministre sur ce sujet. Il serait certainement possible de faire de grandes économies dans ce service, qui n'en donnerait que de meilleurs résultats.

Le crédit est adopté.

Frontières internationales. — Dépenses relatives à l'arpentage et à la démarcation des limites internationales, y compris $1,000 à J. J. McArthur, commissaire des frontières internationales, $35,680.

M. GARLAND (Bow-River): Quelle est la nature de ces travaux?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Cette division s'occupe de la démarcation des frontières entre le Canada et les Etats-Unis, sous la direction de la commission mixte, composée de deux commissaires nommés respectivement par Sa Majesté et par le gouvernement des Etats-Unis. Ce travail est pratiquement complété. L'argent que l'on demande doit être affecté à la compilation de données pour les rapports conjoints, la préparation des cartes, l'arpentage et le replacement des monuments en divers endroits.

M. GARLAND (Bow-River): Ce montant semble trop élevé pour la simple compilation de données et le replacement de monuments. Cependant le ministre dit que ce travail est pratiquement terminé. Le ministre se propose-t-il de continuer ce travail cette année?

L'hon. CHARLES STEWART: On m'apprend que dès que ce travail aura été complété, tout cesse. J'ai un rapport en détail du replacement des monuments depuis le lac des Bois jusqu'à la côte occidentale, ainsi que des travaux d'arpentage sur la rivière Sainte-Croix, et au Nouveau-Brunswick. Cet ouvrage terminé, il n'y aura plus aucune dépense à ce sujet.

Le crédit est adopté.

Gouvernement du territoire du Yukon, $160,000.

M. LEWIS: Le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi cette augmentation de $30,000 dans deux articles compris dans ce crédit?

L'hon. CHARLES STEWART: Dans le premier article de $65,000, il y a une augmentation de $30,000 sur les prévisions budgétaires principales de 1921-22. Lors de la préparation des prévisions budgétaires de 1921-22, l'on avait en vue plusieurs modifications, y compris la fusion de certaines positions; et le crédit a été réduit de $70,000 à $35,000. Comme ces changements n'ont pas eu lieu, il a été impossible de payer les frais d'administration avec la somme de $35,000 et nous avons obtenu un mandat du Gouverneur général pour $25,000 additionnels, ce qui fait un total de $60,000 pour 1921-22. Il se peut que ce montant ne soit pas suffisant pour défrayer les dépenses de l'année, et il faudra sans doute reporter quelques-uns des comptes à l'exercice 1922-23. En tout cas, le commissaire de l'or demande un crédit de $65,000. Cette somme est nécessaire pour le paiement des traitements, les allocations de subsistance et les frais de voyages, pour les aliénés, l'impression et la papeterie, les annonces, etc. Je puis dire que je les ai examinés et je les lirai pour le bénéfice du comité; la plupart paraissent raisonnables:

Montant requis pour les traitements..	$21,660
Allocation de subsistance..	15,900
Aliénés, frais de transport et de maintien dans l'hôpital d'aliénés, la Provincial Mental Hospital de Westminster, C.-A., aussi pour le maintien dans les casernes de la gendarmerie royale du Nord-Ouest, à Dawson et White Horse..	14,500
Frais de voyages des fonctionnaires extérieurs, aller et retour à Dawson et dans le territoire..	2,000
Impressions et papeterie..	1,500
Dépense de perception de l'impôt sur l'exportation par les officiers de la	

gendarmerie royale du Nord-Ouest, ceux-ci recevant 50 cents par jour lorsqu'ils font ce service spécial.. ..	1,000
Pour le paiement de la commission de dix pour cent aux fonctionnaires de la gendarmerie royale sur les montants perçus en leur qualité de registraires des mines, d'inspecteurs des mines et d'agents des terres et bois de la Couronne..	1,000
Pour le paiement de frais légaux non compris dans le crédit des frais de litiges..	1,000
Divers: fret et messageries, télégrammes, téléphones, timbres-poste et dépenses imprévues..	6,400
	$65,000

L'hon. M. GUTHRIE: La seule observation que j'aie à faire est celle-ci: je comprends que la population du Yukon a diminué rapidement ces dernières années, et l'on s'attendait à ce que les frais d'administration diminuent en conséquence.

L'an dernier, le crédit n'était que de $45,000 pour tout ce service, et il devint nécessaire d'émettre un mandat du Gouverneur général pour la somme supplémentaire de $25,000, ce qui porta le total de ce crédit pour le dernier exercice à $60,000. Je crois ne pas faire erreur si je dis que le chiffre de la population du Yukon, à l'heure qu'il est, est inférieure à celui de l'an dernier, mais le crédit maintenant demandé est de $65,000, bien que, l'an dernier, nous n'ayions eu besoin que de $60,000. Le comité s'attendrait, je pense, à ce que ce crédit fut diminué de $5,000 à $10,000 plutôt qu'augmenté de $5,000 pour le prochain exercice. De ce montant $5,000 sont destinés à acquitter les appointements et $10,000 représenteront des allocations. Le reste se compose, en grande partie, de subventions pour l'entretien d'asiles pour les aliénés et le reste, ce à quoi on ne saurait trouver à redire. Mais il est certain qu'avec le temps, on devrait diminuer ce crédit destiné aux appointements et aux allocations. Le ministre devrait, je crois, se contenter, cette année, du montant qu'il a dépensé, l'an dernier, soit $60,000. Cela me semblerait raisonnable.

L'hon. CHARLES STEWART: Il est tout probable que l'objection a sa raison d'être et il se peut que nous n'ayons pas besoin de ce $5,000. Si la chose est possible, j'ai l'intention d'adopter la suggestion de quelques-uns des fonctionnaires du département de fusionner des fonctions et peut-être pourrons-nous économiser davantage. Mais le comité n'aura pas de peine à comprendre qu'un nouveau venu dans ce département n'oserait guère proposer avec espoir de succès de couper ici et là sans savoir au juste ce qui pourrait résulter au sujet de cette économie. On s'attend à ce que le revenu atteigne $154,000 environ et il contrebalance presque notre dépense. Je n'invoque aucunement cela comme une raison qui m'engage à demander ce crédit de $65,000, parce que je m'accorde avec mon honorable ami, quand il dit que si certaines fonctions étaient fusionnées, le coût de l'administration serait diminué. Mais le territoire du Yukon fournit encore des revenus, et j'ai découvert une demande persistante pour la construction de routes publiques afin de permettre aux gens qui se livrent à l'exploitation minière de transporter les produits des mines. J'espère que nous pourrons réduire beaucoup ce crédit, l'an prochain, alors que j'aurai eu le temps de me renseigner davantage. Au cours du prochain exercice on ne dépensera que l'argent absolument nécessaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Le comité, j'en suis certain, est heureux de la promesse formelle que le ministre lui a faite sous ce rapport et je suis convaincu que mon honorable ami verra à ce qu'on ne dépense pas un sou de plus que le nécessaire. Mais le principe d'après lequel le Parlement vote les deniers veut qu'on fasse une estimation, en tenant compte de toutes les circonstances, d'un montant aussi exact qu'on peut le déterminer. Le ministre des Finances, pour obtenir ce montant supplémentaire de $5,000 ou de $10,000, devra imposer les habitants du Canada. Si l'on ne doit pas avoir besoin de cet argent — et il est très probable qu'on n'en aura pas besoin — on ne devrait pas le voter. Il y a un autre principe à considérer quand cette Chambre est appelée à voter un crédit quelconque — et c'est la même chose, je crois, dans tous les parlements, — savoir, que nous ne devrions pas voter de crédits dépassant les besoins réels, et laisser à la discrétion, soit du ministre soit de son département, à décider s'il convient ou non de dépenser cet argent. En général, l'argent voté se dépense. Le Parlement doit donc, voir d'abord à ce que le crédit ne couvre pas plus que les besoins réels. Le ministre a toute ma sympathie. Il n'y a pas longtemps qu'il dirige le département qu'on lui a confié, et je crois qu'il appliquera les méthodes les plus rigoureuses d'économie dans l'administration de cette division de son département. Le revenu se chiffre à $154,000. L'administration du Yukon va nous coûter, cette année, $160,000 environ. On nous propose une dépense supplémentaire d'environ $20,000, pour des routes publiques. Tout cela ne nous

rapporte pas grand'chose. Cette dépense est peut-être nécessaire du point de vue des mineurs de cette région. S'ils en retirent tous les avantages qu'ils en attendent, il n'est peut-être pas déraisonnable d'encourir cette dépense pour les chemins.

(Le crédit est adopté.)

Appointements, service extérieur des terres fédérales, $536,380.

L'hon. CHARLES STEWART: Ce crédit comprend les appointements de 422 fonctionnaires, répartis comme suit: 366, dans le service intérieur des terres fédérales, en dehors d'Ottawa dont les appointements réunis forment un total de $472,725 et 37, à Ottawa, dont les fonctions se rattachent directement au service des levées fédérales, auxquels il n'est pas pourvu sous le titre de gouvernement civil, et dont le total des appointements est de $63,655, soit, en tout, $536,380. Le même crédit pour 1921-22 était de $515,000, de sorte qu'il y a une augmentation de $21,000 pour 1922-23. Cela est entièrement dû aux augmentations statutaires des appointements et à celles occasionnées par le reclassement.

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi les 57 fonctionnaires qui sont à Ottawa ne figurent-ils pas dans la liste du gouvernement civil, ainsi que repartie dans le budget.

L'hon. CHARLES STEWART: Ils travaillent une partie du temps à Ottawa et le reste du temps dans le service extérieur. Le classement se poursuit apparemment encore et, en ce moment, il y a un certain nombre d'employés qui ne sont pas nommés à titre permanent. Peut-être est-ce la faute du Gouvernement, car nous tâchons d'obtenir des renseignements à ce sujet; mais on les considère comme surnuméraires tant qu'ils ne seront pas inclus dans la liste générale des employés permanents. De toutes façons ces fonctionnaires-ci n'entreraient dans les cadres réguliers du classement, car on ne les considère pas comme étant permanents.

L'hon. M. GUTHRIE: N'existe-t-il pas dans les crédits du gouvernement civil une somme destinée aux dépenses casuelles?

L'hon. CHARLES STEWART: Cela couvre toute la dépense à faire dans la circonstance.

L'hon. M. GUTHRIE: Mais pour l'ensemble du département de l'Intérieur?

L'hon. CHARLES STEWART. Il y a deux catégories: le service intérieur et le service extérieur. Il s'agit ici du service extérieur.

[L'hon. M. Guthrie.]

L'hon. M. GUTHRIE: Mais ces 57 employés sont à Ottawa?

L'hon. CHARLES STEWART: Seulement pendant une partie du temps.

L'hon. M. GUTHRIE: En quoi consistent leurs fonctions?

L'hon. CHARLES STEWART: La plupart sont des employés surnuméraires. Bien que plusieurs d'entre eux demeurent en fonctions pendant toute l'année, ils ne sont pas engagés à titre permanent. Je dirai franchement que je ne vois guère la différence entre un surnuméraire employé toute l'année et un fonctionnaire permanent; cependant il y a une distinction. Un employé surnuméraire peut demeurer en fonctions pendant des années; malgré tout il n'est employé qu'à titre temporaire. Ces employés ne sont pas des fonctionnaires au même titre que ceux qui sont compris dans la liste générale des employés réguliers du département de l'Intérieur ou ceux qui sont employés dans le service du domaine du département de l'Intérieur.

M. CHAPLIN: Sont-ils nommés par la commission du service civil?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui. D'après ce que j'ai pu voir, tous les fonctionnaires employés à Ottawa sont sous le contrôle de la commission du service civil.

L'hon. M. GUTHRIE: L'augmentation de $21,380 a-t-elle été autorisée par la commission du service civil, ou résulte-t-elle d'une ordonnance de cette commission, ou bien encore est-elle prévue par la loi? J'ai cru entendre le ministre parler d'augmentations statutaires.

L'hon. CHARLES STEWART: Je suppose que c'est le cas. Peut-être pourrai-je l'expliquer de cette façon-ci. Je m'aperçois que dans certaines divisions, lorsqu'un fonctionnaire ayant atteint le maximum de traitement est mis à la retraite, celui qui le remplace débute au minimum. Par conséquent il y a une légère réduction; puis il y a augmentation constante jusqu'à ce que le titulaire ait atteint le maximum. Je ne sait pas quand on aura terminé le classement; il doit être presque fini à l'heure qu'il est. Dans plusieurs cas, le nouveau classement doit entraîner un supplément de rémunération. Je crois que la commission du service civil comprend comme moi, par employé surnuméraire, celui qui n'est employé que pendant une courte période, soit trois, quatre, cinq ou six mois, elle

estime que les employés désignés actuellement comme temporaires devront être inclus dans la liste générale des fonctionnaires permanents.

L'hon. M. MANION: Les emplo és à titre temporaire reçoivent-ils une augmentation annuelle comme les fonctionnaires permanents?

L'hon. CHARLES STEWART: Les employés temporaires n'ont pas d'augmentation statutaire; les augmentations indiquées dans cet art s'appliquent aux employés permanents. Il y a environ 70 employés au service de l'arpentage dont 50 sont permanents. Les autres ne le sont pas, bien que plusieurs d'entre eux soient au service de l'Etat depuis 1909-10. J'imagine que dans certains cas, il y a eu des difficultés et c'est la raison pour laquelle ils n'ont pas encore été inclus dans le personnel régulier. Il y a beaucoup de difficultés, et personnellement j'ai de la peine à comprendre le classement du service civil.

M. CHAPLIN: Pendant que le sous-ministre est ici, le ministre voudrait-il nous expliquer ce que signifie le classement d'un employé surnuméraire?

L'hon. CHARLES STEWART: Je comprends et n'importe qui comprendrait de même qu'un employé temporaire, dans le vrai sens du mot, serait un commençant qui est pour ainsi dire à l'essai.

M. CHAPLIN: Il ne serait là que pendant une courte période de temps.

L'hon. CHARLES STEWART: La difficulté, je crois, provient de ce que la classification n'est pas complètement terminée. Je viens de faire allusion à une des difficultés auxquelles nous sommes en butte quant à ce qui touche les employés préposés aux relevés, qui sont sans doute devenus permanents comme nous l'entendons puisqu'ils sont au service depuis 1910. Nous dirions naturellement que ce sont des employés permanents. La véritable clasification d'un employé temporaire s'appliquerait à un commençant, tenu à l'essai, jusqu'au moment où il prouve sa valeur et est gardé au service d'une manière permanente. Mais ce n'est pas là la position que ces gens occupent; on les désigne comme temporaires jusqu'au moment où l'on fait adopter un ordre général les déclarant permanents.

M. CHAPLIN: L'explication du ministre est bonne, mais je voudrais savoir si la classification imprimée définit un employé temporaire?

L'hon. CHARLES STEWART: Je crois que cela existera une fois la classification terminée. Notre difficulté vient du fait que la commission n'a pas encore terminé la classification de l'administration.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que la loi donne une définition.

M. LEWIS: En ce qui regarde le premier article, je crois que le moment doit venir où les terres du Dominion devront être toutes établies, alors qu'il ne sera plus nécessaire d'employer ces hommes et de les payer d'année en année. La plupart de nos terres sont déjà établies, ou en train de l'être et on ne trouve pas d'autres terres à faire arpenter par ces employés. C'est la raison pour laquelle je voudrais voir ces montants diminués plutôt qu'augmentés.

Le crédit est adopté.

Dépenses casuelles, etc.—Terres fédérales, $250,000.

L'hon. M. MANION: Le ministre veut-il avoir la bonté d'expliquer cet article?

L'hon. CHARLES STEWART: Voici un état donnant les détails de cet article:

1. Dépenses de 52 inspecteurs de homesteads, y compris l'achat, le renouvellement et les réparations des équipements de voyage, comme chevaux, voitures, harnais, etc. ..	$85,000
2. Dépenses de 17 inspecteurs forestiers, y compris, comme ci-dessus, l'achat, le renouvellement et les réparations aux équipements de voyage, etc..	20,000
3. Dépenses de trois inspecteurs de ranchs..	8,500
4. Dépenses de 17 agences des terres fédérales et des bureaux des inspecteurs des terres fédérales, ces dépenses consistent en frais de télégrammes, téléphones, commission et frais postaux aux sous-agents; les salaires de commis temporaires, le service de concierges, etc..	40,000
5. Frais de voyage de fonctionnaires extérieurs quand ils travaillent pour le compte du Gouvernement; y compris les frais du surintendant des agences des terres de l'Ouest, les aides aux inspecteurs des agences, l'apurateur voyageur, etc.. ..	25,000
6. Impressions et papeterie. Cet article sert à couvrir les frais de formules imprimées qui servent à la transaction des affaires publiques; l'achat et les réparations de tous les dactylographes et celui de toute la papeterie utilisée dans les bureaux des terres et les sous-bureaux..	48,000
7. Annonces de la vente de limites forestières et aussi montant nécessaire à couvrir les frais encourus pour les terres mises en vente, etc.	10,000
8. Divers: transports et messageries, télégrammes payés à Ottawa et dépenses imprévues en 1922-23.. ..	13,500
Total..	$250,000

Le crédit est adopté.

Arpentages des terres fédérales, examen des rapports d'arpentage, impressions des plans, etc., $600,000.

L'hon. M. MANION: Je ne suis pas très bien renseigné à ce sujet, mas je suis surpris de voir comment il se fait que ces chiffres demeurent les mêmes tous les ans. Mon intention n'est nullement de blâmer le ministre, mais je ne puis comprendre la nécessté continue de ces votes. Il y a trois ans l'estimation était de $700,000; l'an dernier, de $600,000 et cette année encore de $600,000, c'est pourquoi je me demande si ces arpentages finiront jamais. Cela me fait l'effet qu'une fois qu'un crédit passe au budget il a une tendance à s'y établir, qu'il soit ou non nécessaire.

L'hon. CHARLES STEWART: Je ne puis donner d'explications très détaillées de ce crédit, et je ne saurais dire non plus quand ces travaux seront à peu près terminés. On nous demande avec instance, même dans les anciennes provinces, l'exécution de travaux géologiques à part de ceux-là. Ces travaux ont été conduits principalement dans les provinces de l'Ouest et dans le territoire du Nord-Ouest où le Dominion possède ses propres ressources. Le plus grande partie de ce crédit est destinée aux opérations d'arpentage dans ces régions.

J'ignore s'il conviendrait de faire une réduction de dépense, mais il me semble que vu que ces travaux sont intimement liés à la question de l'immigration, il serait sage qu'on établisse les colons dans le voisinage des voies ferrées existantes. Je parle des provinces de l'Ouest que je connais bien. Je sais qu'en Alberta on nous a demandé de continuer comme par le passé les travaux d'arpentage sur le terrain; quelquefois même on nous sollicite d'y consacrer un nombre d'hommes plus grand que la précédente année.

Je ne puis dire si les travaux tirent à la fin; mais si les négociations en cours avec les provinces de l'Ouest aboutissent, ces opérations cesseront complètement et le Dominion se trouvera libéré d'un travail que tout le monde estime fort coûteux.

L'hon. M. MANION: Puisque les travaux d'arpentage passeront entièrement aux provinces de l'Ouest avec la remise du domaine public, pourquoi les vieilles provinces demandent-elle au gouvernement fédéral d'en faire sur leur territoire?

L'hon. CHARLES STEWART: On ne nous demande pas de travaux topographiques.

[L'hon. Ch. Stewart.]

M. MACLAREN: La somme de 600,000 piastres a-t-elle été toute employée l'année dernière?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui. L'ensemble du crédit couvre les frais des diverses brigades topographiques dont chacune avait une somme particulière à sa disposition.

M. CAMPBELL: Une bonne partie des travaux d'arpentage exécutés dans l'Ouest sont inutiles, d'après moi. Depuis quelques années, des brigades topographiques opèrent entre la ligne de Thunderhill, sur le réseau du Nord-Canadien, et la ligne de Prince-Albert, et d'autres sont occupées à arpenter des terrains dans une région dont on n'aura pas besoin avant cinquante ans. Je considère qu'on fait des dépenses inutiles et qui pourraient attendre à plus tard.

L'hon. CHARLES STEWART: J'en ai déjà fait moi-même l'observation; mais il arrive fréquemment, dans le nord de ces provinces, qu'un prospecteur réclame la concession d'un claim, et il est difficile d'en décrire l'emplacement. Il faut donc qu'on puisse mentionner un point de repère pour l'enregistrement de la concession. Je suis d'accord avec notre collègue pour reconnaître qu'il est désirable de supprimer les frais d'arpentage dans les régions qui ne seront pas colonisés avant longtemps; mais il faut compter avec les demandes en concession de mine.

M. CAMPBELL: Il y a plusieurs régions où l'on ne relève aucune trace de la présence de minéraux; les travaux d'arpentage viennent inutilement y compliquer les choses. Aussitôt que vous faites la carte d'une région éloignée des chemins de fer il y a toujours des gens pour réclamer la concession de terrains. Une petite colonie s'y installe et demande l'établissement d'une ligne. Ces travaux d'arpentage devraient cesser immédiatement, vu l'état des finances nationales.

L'hon. CHARLES STEWART: Je conviens avec notre collègue que ces tentatives ont coûté énormément à l'administration provinciale dans le passé; mais il n'est pas facile d'empêcher les colons, avec ou sans titre, d'aller s'établir dans ces solitudes. J'ai pensé à proposer au Gouvernement de cesser l'octroi de concessions gratuites; mais encore là je suis assiégé de demandes. Nous sommes dans un grand embarras. On demande des colons pour le Canada; que faut-il faire? Si des gens vont s'é-

tablir dans les régions éloignées, ils demandent aussitôt l'arpentage de leurs terrains. Je suis tout de même d'avis qu'il faut couper les dépenses de ce service.

M. RYCKMAN: Les grosses sommes figurent dans la colonne de droite simplement pour en justifier l'inscription dans la colonne de gauche. En d'autres termes, le Gouvernement a l'air de se dire que puisqu'on les a votées l'année dernière il faut les voter encore cette année. Le ministre est convaincu comme chacun de nous de la nécessité de pratiquer l'économie. J'aimerais l'entendre annoncer au comité qu'il va réduire le crédit d'au moins 50,000 piastres, étant certain que l'administration n'en souffrira pas.

M. GARLAND (Bow-River): Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami, mais je pense qu'il aurait été mieux inspiré s'il avait demandé de couper en deux ce crédit particulier au lieu de le diminuer seulement de $50,000.

M. RYCKMAN: J'accepte l'amendement.

L'hon. CHARLES STEWART: Naturellement, je n'ai pas connaissance de ce qu'étaient les besoins du département à ce propos, mais la première demande qui m'est parvenue était de $160,000 plus élevée que la somme inscrite au budget. Je constate toutefois que le département de l'Intérieur a des ramifications très étendues et j'aimerais à pouvoir disposer de quelques mois pour me mettre au courant de quelques-uns de ses services. Si on adoptait une politique définie pour l'immigration et la colonisation, il ne serait pas nécessaire de faire de nouveaux arpentages pendant une très longue période. En attendant, je dois informer le comité que chaque dollar de ce crédit est alloué et que quelques-uns des partis d'arpenteurs sont déjà en route pour le centre de leurs opérations; j'aurais donc un grand regret d'être obligé de réduire les dépenses pour cette année.

L'hon. M. GUTHRIE: L'argent peut être alloué, monsieur le président, mais il n'est pas encore dépensé.

L'hon. CHARLES STEWART: Non.

L'hon. M. GUTHRIE: Serait-ce causer un mal sérieux au pays si nous n'avions pas d'arpentages cette année. Nous avons entendu parler de suspension des travaux pour la marine et les armements, alors pourquoi ne pas suspendre les arpentages? D'après ce que j'ai entendu dire dans cette discussion et dans d'autres précédentes sur ce sujet, j'estime que les territoires à arpenter, particulièrement dans le Nord-Ouest, sont si vastes qu'il faudra des générations avant qu'elles soient colonisées. Je sais que la politique suivie pendant les dernières vingt ou vingt-cinq années a été d'entreprendre des arpentages longtemps en avance des besoins de la colonisation, mais j'ai été un peu surpris quand j'ai entendu mon honorable ami de Prince-Albert, je crois, dire que dans les environs de Le-Pas les arpentages étaient au moins de cinquante ans en avance sur tous les besoins possibles. Nous entendons généralement les gens se plaindre qu'il est difficile de se procurer de l'argent pour le moment. Or voici un crédit très important de $600,-000. Serait-ce nuire à la colonisation ou au progrès et à la prospérité du pays si le ministre supprimait ce crédit et si les partis d'arpenteurs n'étaient pas envoyés avant l'année prochaine.

Un DEPUTE: Pas du tout.

L'hon. M. GUTHRIE: Une économie de $600,000 représente une certaine somme d'argent et je suis sûr que la nouvelle d'une semblable réduction serait reçue avec beaucoup de plaisir en ce moment par mon honorable ami le ministre des Finances. Je crois que cela ne ferait aucun mal au pays. Nous avons des terres arpentées pour une population trois ou quatre fois plus nombreuse que celle des provinces de l'Ouest. Je suis convaincu que nos arpentages suffisent à tous les besoins raisonnables des régions minières. Il peut se faire que de nouvelles régions soient colonisées et qu'il faille de nouveaux arpentages, mais j'estime que si on laissait en suspens tout ce crédit et si on ne procédait pas à de nouveaux arpentages cette année le fardeau des taxes serait allégé d'autant et cela ne causerait aucune injustice à la colonisation dans l'Ouest ou au progrès et à la prospérité du pays en général.

L'hon. M. MANION: Je ne suppose pas qu'on adresse plus de critiques au gouvernement fédéral pour des arpentages inutiles que n'en reçoivent les gouvernements provinciaux. Dans la partie d'Ontario que j'habite où les terres sont entre les mains des autorités provinciales, celles-ci continuent à faire ce que je considère des arpentages sans nécessité et sans système. Je présume que les mêmes conditions se produisent dans les arpentages fédéraux et ce n'est pas tant une critique adressée à mon honorable ami qu'à ses prédécesseurs. Avec mon honorable ami de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie) et d'autres honorables

députés, je crois que ce serait le temps de réduire ce service sans nuire au pays. Je sais très bien qu'on pourrait restreindre de beaucoup chaque année les arpentages provinciaux sans entraver le progrès de la province, car les autorités font exécuter ces arpentages, autant que peuvent s'en apercevoir les habitants dans le voisinage, sans établir un système pour les terres de la Couronne de la province. Ce serait peut-être demander trop que de supprimer entièrement le crédit, mais je crois que le ministre lui-même, à en juger par son attitude, admettrait probablement plus ou moins de bon cœur qu'une bonne tranche pourrait être enlevée de ce crédit sans faire de tort au Nord-Ouest, spécialement parce que les honorables députés de ces provinces, qui connaissent beaucoup mieux que moi la question, paraissent être sous l'impression que ce travail n'est pas nécessaire.

M. GARLAND (Bow-River): L'item 186 prévoit pleinement à la continuation des améliorations dans les régions déjà colonisées par le moyen d'arpentages et d'inspections relativement à l'administration de la loi de l'irrigation et ainsi de suite. En tant qu'il s'agit de ces améliorations—et j'approuve l'adoption du crédit ouvert à ces fins—elles sont prévues par le budget. Cependant, je n'admets pas du tout la nécessité de voter les sommes énormes que l'on désire affecter aux opérations d'arpentage en général afin d'ouvrir à la colonisation de nouvelles régions non encore arpentées. Je propose donc, monsieur le président, que le crédit soit diminué de la moitié, c'est-à-dire réduit de $300,000.

M. CAMPBELL: J'appuie la motion.

L'hon. CHARLES STEWART: Voilà une proposition qui, à mon sens, est de nature à causer de sérieux inconvénients en vue de toutes les mesures qui ont été prises. Il est tout naturel de répondre, cela va sans dire: Vous ne devriez pas conclure d'arrangements avant que vous n'ayiez obtenu les crédits nécessaires. Je l'admets volontiers. Toutefois, la mise en campagne des brigades d'arpentage exige de longs préparatifs à l'avance—je ne saurais dire au juste si toutes ces équipes sont absolument nécessaires au service d'arpentage, mais si l'on veut bien m'accorder le temps de m'enquérir de la situation, on pourrait facilement se dispenser des services de ceux qui ne sont pas indispensables. De fait, bon nombre de ces arpenteurs sont au service de l'Etat depuis de nombreuses années. J'ai consulté les dossiers l'autre jour et j'ai constaté que quelques-uns sont au service de l'Etat depuis 1905. Or, ce serait agir d'une façon arbitraire que de les révoquer sommairement de leurs fonctions. Mais je ne discute pas la question au point de vue de personnel; je tiens plutôt compte de l'utilité de ces travaux d'arpentage.

Maintenant, mon honorable ami de la Saskatchewan a parlé avec connaissance de cause des travaux qui ont été accomplis dans la région qu'il représente. Il a parlé de ce qui s'est fait dans le territoire de Le Pas. Il est probable que les travaux d'arpentage dans la région de Le Pas sont nécessités par la délimitation des claims miniers de sorte qu'ils n'ont rien à faire avec la colonisation. Pour ce qui est des plaintes qu'a formulées mon honorable ami de l'Alberta, les travaux d'arpentage dont il parle, c'est-à-dire le classement du sol pour les fins de la colonisation, ne sont pas compris dans le crédit en discussion puisque ce dernier est destiné à la dépense des brigades d'arpentage envoyées sur le terrain pour y faire exclusivement les levés topographiques. Quant à l'Alberta, à ce que je sais, les brigades d'arpenteurs tirent les lignes de base en une même année, mais aucune subdivision n'est effectuée avant que les besoins de la colonisation ne l'exige. C'est ainsi que l'on procède habituellement et je ne me suis pas informé si l'on devait y déroger cette année. Cependant, j'en doute fort. Le directeur du service des arpentages répartit le travail suivant les demandes et les nécessités de la situation. Voilà les renseignements que j'ai reçus depuis nombre d'années dans l'Alberta chaque fois que j'ai pris des informations au sujet des travaux d'arpentage. Je ne me suis pas enquis de la situation cette année et je suppose que c'est la raison pour laquelle....

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

Après examen sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 2), déposé par M. Sinclair (Oxford), constituant en corporation la British Empire Assurance Company;

Le 2e (bill n° 7), déposé par M. MacKelvie, concernant la Kettle Valley Railway Company;

Le 3e (bill n° 11), déposé par M. Lafortune, concernant la compagnie de chemin de fer de colonisation du Nord.

Le 4e (bill n° 12), déposé par M Parent, concernant la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la baie de James.

Le 5e (bill n° 30), tendant à faire droit à Wentworth Barnes;

Le 6e (bill D, n° 31), tendant à faire droit à Hazel McInally;

Le 7e (bill E, n° 32), tendant à faire droit à Edward Lovell;

Le 8e (bill F, n° 33), tendant à faire droit à Elizebeth Lillian Sharpe;

Le 9e (bill G, n° 34), tendant à faire droit à Percival Andrew Jameson;

Le 10e (Bill H, n°35), tendant à faire droit à Frederick Henry Gile;

Le 11e (bill I, n° 36), tendant à faire droit à Blanche Elizabeth Macdonell;

Le 12e (bill J, n° 37), tendant à faire droit à Frank Charles Butt;

Le 13e (bill K, n° 38), tendant à faire droit à Edouard Sidney John Turpin;

Le 14e (bill M, n° 40), tendant à faire droit à Albert Bethune Carley;

Le 15e (bill N, n° 41), tendant à faire droit à Ernest Zufelt;

Le 16e (bill O, n° 42,) tendant à faire droit à Henry Johns Leach;

Le 17e (bill P, n° 43), tendant à faire droit à Nellie Berry.

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (bill n° 44), déposé par M. Hudson, constituant en corporation The General Missionary Society of the German Baptist Churches of North America;

Le 2e (bill n° 48), déposé par l'honorable M. Manion, concernant la Aberdeen Fire Insurance Company;

Le 3e (bill n° 49), déposé par l'honorable M. Manion, concernant la Armour Life Assurance Company;

Le 4e (bill n° 50), déposé par M. Demers, constituant en corporation. Les Soeurs de Sainte-Marie de Namur.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'hon. CHARLES STEWART: A six heures j'étais à signaler au comité le travail de la division des arpentages. Voici le détail des frais d'arpentage:

1	directeur des arpentages	$ 3,600
2	directeurs adjoints	5,110
2	inspecteurs des arpentages	6,000
2	commissaires des frontières interprovinciales (quote-part d'un tiers)	3,000
37	ingénieurs des arpentages	121,545
1	ingénieur topographique	3,285
26	ingénieurs adjoints des arpentages	66,440
16	arpenteurs stagiaires, niveleurs et porte-chaînes	12,800
		$221,830

Afin de mettre sous les yeux du comité le travail qui se fait, je vais dire où il est exécuté. Les dépenses du directeur, des directeurs adjoints et d'un inspecteur s'élèvent à $14,000; celles de deux brigades employées à délimiter les blocs et à déterminer les principaux méridiens, à $14,000, soit un total de $28,000. Je ne vois pas comment nous pourrions nous dispenser de ce service particulier, car c'est de l'arpentage relatif aux blocs et aux méridiens que la subdivision procède éventuellement. Ces lignes doivent être projetées. Il y a aussi des dépenses concernant deux brigades dans la région du fleuve Mackenzie, dans la région du grand lac des Esclaves, et celles d'une équipe employée au nord-ouest du Pas, à des relevés de vérification et à l'arpentage d'établissements, le chiffre de ces dépenses étant de $18,000, $15,000 et $8,000 pour chaque brigade respectivement.

Quant aux arpentages dans la région du Mackenzie, je connais moi-même le besoin qu'il y en a, et je sais qu'il va falloir envoyer une équipe dans cette région. Il y a plusieurs groupes qui ont demandé des arpentages dans le but de créer des établissements, et non pour des fins d'agriculture; il faut aussi des arpentages en vue de baux à être accordés pour la recherche du pétrole et à cause de l'état de choses qui règne dans cette région en général.

M. GOULD: Quant aux arpentages de la région du Mackenzie, je crois qu'il est déjà parti des équipes pour aller les faire, que leur travail va peut-être durer une couple d'années et que ceux qui en sont chargés seront absents de la ville durant tout ce temps-là. Est-ce bien cela?

L'hon. CHARLES STEWART: Jusqu'à présent, aucune brigade n'a passé l'hiver dans le nord et je doute qu'il en soit autrement quant à celle-ci. Les dépenses relatives à une àquipe employée à délimiter des subdivisions dans l'Alberta et dans le bloc de la rivière de la Paix dépendent surtout

du développement de l'industrie pour du pétrole et des établissements à créer dans cette partie des terres fédérales qu'on appelle le bloc de la rivière de la Paix. Il est des députés de l'Alberta qui sont au fait des exigences de cette région. On a inscrit une dépense de $8,000 pour quatre équipes de réarpentage et d'arpentage divers au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta, et pour trois équipes à $3,500 chacune, soit un total de $18,500. Il va falloir faire un travail-général, et si les ressources retournent aux provinces, ce sont elles qui en paieront les frais. Les critiques de ce travail admettront qu'il est nécessaire. De fait, l'on a demandé qu'il fût exécuté en entier. On a inscrit une dépense relative à quatre équipes chargées d'examiner le terrain pour fins d'établissement en général, et cette dépense est de $5,000 par équipe. Il s'agit d'un travail d'investigation de la part des ingénieurs pour le classement des sols dans les terrains où l'on ne s'est pas encore établi. Le renseignement que le ministère de l'Immigration reçoit à ce sujet de la part des citoyens américains disposés à venir s'établir au Canada comme colons, c'est que les neuf-dixièmes de ceux qui désident d'immigrer dans la partie ouest du Canada y viennent dans le but de s'établir sur des terres libres.

En apparence, c'est ce qui les attire dans l'Ouest canadien, et c'est l'une des raisons pour lesquelles je ne recommande pas au Parlement cette année, du moins, de supprimer les homesteads gratuits et de mettre en vente toutes les terres du domaine public. Je désire vivement le faire, mais, je me rends compte de la nécessité d'amener des gens dans les plaines de l'Ouest. Je ne donne pas à entendre qu'ils s'établiront sur des terres publiques; franchement, je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup qui se fixeront sur ces terres, lorsqu'ils connaîtront bien la situation. Ils achèteront plutôt des terres situées à proximitié des voies ferrées, des églises et des écoles. Cependant, il serait oiseux de dire que la gratuité des homesteads est l'appât qui attire les gens dans l'Ouest et que le classement de ces terres a beaucoup de prix. J'ai été ébahi de constater ce qu'il a valu dans le cas de l'établissement des soldats, et combien nous avons économisé de ce chef, bien que ce classement entraîne une dépense d'argent.

M. McTAGGART: Est-il vrai qu'à l'heure actuelle on ne puisse pas obtenir d'inscription de homesteads dans certaines régions des provinces occidentales?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui; à cause du projet d'établissement des soldats, me dit-on.

M. McTAGGART: Pour combien de temps ces régions sont-elles réservées?

L'hon. CHARLES STEWART: On m'apprend que le temps n'est pas limité et qu'il en sera probablement ainsi aussi longtemps qu'on aura besoin des terres de ces régions pour l'établissement des soldats. Cependant, connaissant l'Alberta comme je la connais, je ne pense pas me tromper en disant qu'il y a très peu de terres publiques de première qualité, ou même de deuxième, à moins de quinze milles de distance d'un chemin de fer.

M. McTAGGART: Les habitants de la partie méridionale de la Saskatchewan, que j'ai l'honneur de représenter, ont été portés à croire que les terres publiques de ce district ont été soustraites aux inscriptions de homesteads, parce que de nouveaux règlements devaient être établis. Le ministre peut-il nous éclairer sur ce point?

L'hon. CHARLES STEWART: Ce n'est guère vrai. Le département a reçu des représentations de la part de colons qui veulent déménager et qui, ayant déjà eu le privilège d'obtenir un homestead, désirent en avoir un autre dans le nord de la province. Le département y consent volontiers et l'inscription peut être obtenue par l'entremise du ministère provincial de l'agriculture qui assume la responsabilité de recommander ceux qui devraient obtenir une inscription nouvelle.

M. McTAGGART: Quelle est la superficie de cette région?

L'hon. CHARLES STEWART: Il n'y a pas de région réservée à cette fin. Le colon lui-même doit faire un choix parmi les terres publiques.

M. SALES: Qu'advient-il de la première inscription?

L'hon. CHARLES STEWART: C'est à cause d'elle que le département refuse de prendre aucune responsabilité. L'autorité provinciale devra veiller au paiement de la dette qui grève la propriété, et il lui faudra assumer la responsabilité de recommander au gouvernement fédéral tout individu qui sera l'objet de cette faveur.

M. McTAGGART: Le ministre a probablement mal saisi ma dernière question. Je

voulais surtout savoir quelles sont les bornes de la région où les inscriptions de homesteads sont interdites.

L'hon. CHARLES STEWART: C'est l'ancien gouvernement qui les a fixées, et l'on me dit qu'il s'agit d'une lisière de terre de quinze milles de largeur le long de toutes les voies ferrées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que le ministre a conclu des arrangements qui permettent aux propriétaires de homesteads de la province d'obtenir un deuxième établissement à la recommandation du ministère provincial de l'agriculture; ou bien, cela ne s'applique-t-il qu'à certaines étendues de terre?

L'hon. CHARLES STEWART: Non, cette affaire n'est pas encore complètement bâclées; mais, c'est là le projet que nous élaborons actuellement. Aucune étendue de terre n'est réservée à cette fin particulière. Il n'est pas nécessaire d'en réserver, parce qu'on conçoit aisément que, si le projet paraît facile à première vue, il devient assez compliqué et ardu, lorsqu'on l'examine, vu que le plus souvent celui qui sollicite une nouvelle inscription a assumé des obligations financières relativement au premier homestead, obligations qui rendent l'échange très difficile à mener à bonne fin. Cependant, si l'autorité provinciale, qui connaît la situation là-bas, juge à propos, dans sa sagesse, de recommander qu'une autre chance soit accordée au postulant, nous sommes en mesure d'obtenir l'autorisation voulue pour faire face à la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me rends bien compte que la question est hérissée de difficultés, car j'ai dernièrement tenté de découvrir une solution satisfaisante.

Je me plais à espérer que le ministre ne songe pas à poser en règle que le propriétaire d'un homestead peut, avec l'assentiment du gouvernement provincial, en posséder deux, ou bien quitter le premier pour en acquérir un autre, car ce serait, je le crains, donner au favoritisme un essor qui dépasserait toutes les espérances de ceux-là mêmes qui y tiennent le plus. La situation, je le sais, est difficile en ce que les occupants de homesteads en ces régions arides et c'est sur ces régions-là que doit porter l'attention du ministre—sont établis dans des municipalités auxquelles ils doivent des taxes scolaires et autres; or, ces municipalités comptent sur les contributions des occupants de homesteads comme elles comptent sur celles de leurs voisins: d'où des difficultés que les municipalités et le gouvernement provincial devront aplanir d'un commun accord.

Je tiens cependant à prévenir mon honorable ami que toute la responsabilité à cet égard pèsera sur son ministère et que c'est à celui-ci qu'il appartiendra de décider en dernier ressort s'il y a lieu d'accorder ou de refuser un second homestead. Le ministre pourra peut-être trouver le moyen de faire en sorte que le gouvernement provincial prenne à sa charge les dettes contractées envers les municipalités.

L'hon. CHARLES STEWART: Le gouvernement fédéral ne songe pas à les prendre à la sienne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il se peut bien que, même à cet égard, le gouvernement ne puisse s'empêcher d'assumer une part de la responsabilité. Cependant, lorsque le gouvernement provincial se sera prononcé là-dessus, tout ne sera pas fini: le ministre aura une certaine surveillance à exercer; c'est à lui qu'il appartiendra de dire à qui il convient d'accorder ou de refuser un second homestead. Il faut partir d'un principe quelconque, et c'est pourquoi il sera besoin d'un règlement à être édicté avec l'autorisation de la Chambre des communes. Surtout, qu'on se garde bien de s'en remettre aux gouvernements provinciaux du soin de fixer l'époque à laquelle les seconds homesteads devront être concédés. Je puis ajouter qu'il faudra nécessairement, pour la mise en pratique de ce qu'on arrêtera à cet égard, poser des bornes géographiques.

L'hon. CHARLES STEWART: Monsieur le président, je ne me propose pas d'aborder l'examen des difficultés qui surgissent dans la partie méridionale de la Saskatchewan et de l'Alberta; cependant, je conviens volontiers avec mon très honorable ami qu'il s'agit là d'une affaire dans laquelle les divers gouvernements intéressés devront prendre l'initiative. Il me paraît assez généralement admis que les colons actuellement établis sur les terres en question, peu en importe l'étendue, devront s'en aller de leur pleine volonté, sinon on devra les aider à aller s'établir ailleurs, et que les terres ainsi abandonnées devront, avec le temps, être converties en pâturages. J'entrevois d'innombrables difficultés, mais il ne me semble pas que la question des dettes en fasse surgir beaucoup. Le colon qui a dépensé tout son avoir et s'est imposé plusieurs années de rude labeur devra subir la perte de tout l'argent qu'il a placé sur

sa terre, sans compter le fruit de son travail; il me semble donc que s'il lui plaît de rester dans la province, il sera bon que le gouvernement provincial tâche, avec l'aide du pouvoir fédéral, d'établir cet homme dans une autre région où il puisse se livrer à l'agriculture avec profit. Je proposerai volontiers que l'on fasse servir une partie des terres du domaine fédéral, pourvu que l'Etat en reste toujours le maître, au rétablissement de ces colons afin qu'ils continuent d'habiter dans les provinces où ils se sont fixés. Quoi qu'il en soit, nous nous écartons de l'objet de la discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, je conseille au ministre de faire porter tous ses soins sur la solution de la question, parce que, à en juger par la déclaration dénuée de sens faite par le premier ministre cet après-midi; il est bien à prévoir que lui-même, ou son successeur, retiendra encore longtemps la gestion du domaine fédéral.

L'hon. CHARLES STEWART: En pareille matière, il n'y a rien de tel que l'optimisme. Nous en sommes à l'examen de la dépense de $5,000 qu'entraîne chacune des quatre équipes chargées de l'examen de terres en vue de la colonisation; de la dépense de $4,000 occasionnée par chacune des deux équipes employées aux levés hydrographiques des anciennes subdivisions—car le recul constant des eaux fait surgir des contestations, et de la dépense relative aux deux équipes employées aux levés topographiques de la section de Calgary et de la réserve forestière de la montagne des Cyprès, les frais de l'une étant de $4,000 et ceux de l'autre, de $5,500. Nombre de colons vont s'établir à la montage des Cyprès. A mon entrée au ministère, j'ai constaté que certaines gens avaient fait surgir des contestations en occupant des terres de cette région-là sans titre aucun. Il va falloir qu'une équipe d'arpenteurs se transporte sur les lieux dans le cours de l'été. Le crédit embrasse aussi les frais de l'équipe qui s'occupe de l'arpentage de terres réunies en groupe et d'autres terrains; la dépense de $6,000 qu'entraîne chacune des cinq équipes chargées des levés topographiques dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et les $4,000 que coûte chacune des deux équipes employées aux arpentages de subdivision dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise.

J'ai eu une entrevue assez mouvementée, aujourd'hui, avec une délégation de la Colombie-Anglaise, au sujet de cette affaire.

[L'hon. Ch. Stewart.]

L'un des membres de cette province et quelques fonctionnaires du département ne s'entendaient pas complètement sur les méthodes à suivre. Il faudra nommer quelqu'un dans cette zone de chemin de fer pour ce travail.

Il y a aussi le crédit relatif aux dépenses de quatre brigades qui travailleront aux levés de lignes et à des nivellements dont un tiers des frais seront à la charge de l'Alberta, la Colombie-Anglaise et de la commission des limites provinciales. Depuis un grand nombre d'années, le gouvernement de l'Alberta contribue pécuniairement à la délimitation de la ligne frontière internationale du nord. J'imagine que le travail devrait être bientôt achevé. Il y a en outre le subside relatif aux levés des concessions forestières et à d'autres travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu, au montant de $20,000. Voilà le rapport en résumé, sans mentionner la cartographie topographique et les divers item qui complètent le reste du crédit. Je me demande comment je pourrais le diminuer de moitié. Je suis convaincu qu'il pourrait être réduit une autre année mais je suis convaincu que des fonctionnaires au service de l'état depuis dix ou quinze ans ont droit à un an d'avis au moins afin de se trouver un autre emploi. Quelques-unes des brigades sont déjà en route. Quelques-unes sont en partie outillées et d'autres le sont complètement pour le travail qu'elles doivent faire cette saison.

L'hon. M. GUTHRIE: Quelle est la somme totale des travaux topographiques des provinces de l'Ouest.

L'hon. CHARLES STEWART: $30,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Je doute de la sagesse de cette dépense. Les levés topographiques ordinaires sont faits dans un but spécial d'habitude pour des fins militaires. Le département de la Milice poursuit le levé topographique du Canada depuis des années. Chaque année, celle-ci comprise, un crédit est affecté à ce travail. Les levés topographiques indiquent chaque colline, étang, fossé, mur, clôture, souche. C'est un travail essentiellement militaire et pourquoi en voulons-nous dans tout l'ouest du pays, en sus des travaux exécutés depuis vingt-cinq ou trente ans par le ministère de la Milice, je me le demande. A mon avis, ce crédit projeté de $30,000 est de l'argent jeté à l'eau. Sans doute, cette dépense annuelle remonte à plusieurs années mais on s'est efforcé de montrer à la Chambre que le temps est venu de mettre un frein

aux dépenses inutiles. Nous avons ici l'occasion d'économiser $30,000 sur un seul item et je demanderai au ministre d'examiner s'il ne pourrait pas faire cette réduction au moins et d'abandonner les travaux de levés topographiques pour quelques années.

L'hon. CHARLES STEWART: Si le proposeur de l'amendement y consent, je veux bien réduire le crédit entier de $30,000 mais je ne tiendrais pas à appliquer cette réduction à aucun item en particulier.

M. GARLAND (Bow-River): Tout en assurant franchement que ne suis guère satisfait des explications du ministre je ne le crois pas responsable de la situation actuelle. Nous pouvons être assurés de ses bonnes intentions avec l'espérance que, l'an prochain, ce crédit sera sensiblement diminué. Je suis donc prêt à accepter sa proposition de retirer l'amendement et de le remplacer par un autre tendant à une réduction de $30,000. J'ai une réflexion à faire au ministre au sujet des projets de pétrole du fleuve Mackenzie, à la rivière La-Paix et autres. Si certains individus se rendent dans ces régions pour y exploiter des concessions de pétrole, ou qu'on les appelle comme on voudra, et qu'il devienne nécessaire d'envoyer sur les lieux une brigade d'arpenteurs, ce sont ces gens qui devraient défrayer la dépense et non pas le département.

L'hon. CHARLES STEWART: En ce qui concerne l'obligation des possesseurs d'un bail d'acquitter des dépenses de travaux d'arpentage le département a des règlements assez stricts touchant le paiement de droits sur le produit une fois qu'il a été découvert. Si un particulier, après s'être rendu sur les lieux, consacre des milliers de dollars à l'exploitation d'une entreprise, comme plusieurs le font, alors que le Gouvernement ne dépense pas un sou, mais impose un droit sur le bail et une taxe élevée sur le produit—ce que j'approuve cordialement — nous reconnaîtrons tous, que cette industrie est assez lourdement grevée. Tout en approuvant entièrement cette politique, je suis d'avis que, au début, nous devrions donner toute l'aide possible aux travaux de recherches et d'exploitation et le produit une fois découvert, prélever une part raisonnable du rendement pour l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on réellement dépensé des $600,000, l'an dernier?

L'hon. CHARLES STEWART: On me dit qu'il a été tout dépensé l'année dernière, mais je ne pourrais confirmer cette assertion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois moi-même que c'est assez exact. Je regrette que l'enthousiasme de mon honorable ami de Bow-River (M. Garland) en faveur d'une réduction ait été d'aussi courte durée. Je ne sais quelle transformation s'est opérée depuis six heures, mais quant à moi, il me reste encore quelque chose à dire. Or, les frais d'arpentage, il y a environ trois ans, ont nécessairement augmenté. Pourquoi? Ils avaient varié de $400,000 à $500,000 par année. Ils ont augmenté à cause de l'arpentage pour le rétablissement des anciens combattants. Il a fallu de fortes sommes pour défra er l'arpentage résultant de l'extension du rétablissement des anciens soldats, extension qui s'est manifestée en 1919-20, particulièrement en 1919. Une réduction de $100,000 fut opérée l'an dernier. Ce travail avait diminué et en examinant les prévisions budgétaires avec le docteur Deville nous nous sommes entendus pour réunir certains travaux d'arpentages sous un même chef, et ainsi nous avons pu réduire les dépenses de $100,000. Or, en toute question politique essentielle ou importante, le Gouvernement nous a fait l'honneur de nous imiter en tous points, sauf celui de la réduction des dépenses. Il semble incapable de suivre notre exemple sur ce point. Nous avons pu obtenir une réduction de $100,000, l'an dernier, par ce procédé. Pourquoi ne le pourrions-nous pas faire cette année? Je ne doute pas que le rétablissement des anciens combattants diminue beaucoup plus cette année que l'année dernière. De plus, je ne me souviens pas des détails, mais il y a eu certains travaux que nous avons dû faire conjointement avec des gouvernements provinciaux — les gouvernements de l'Ontario et du Manitoba, je crois. Nous avons payé le tiers des frais d'arpentage au Manitoba et dans la Colombie-Anglaise. Je crois que ce travail a été complété et je ne sache aucune raison qui nous empêche d'effectuer cette année une réduction de $100,000. A ce propos, je crois devoir dire ceci: Le chef de cette division du ministère de l'Intérieur, le docteur Deville, est un homme non seulement de capacité reconnue, mais c'est un homme qui est entièrement disposé à aider le ministre à réduire les dépenses, si le ministre le désire. S'il y a un fonctionnaire qui soit mieux

disposé qu'un autre à aider le ministre c'est le chef même de la division qui propose au ministre les dépenses à prévoir sous cette rubrique. Non seulement le docteur Deville est-il un fonctionnaire compétent, mais je crois qu'il est un des rares exemples — sinon le seul — du chef d'un service dont il est, professionnellement, considéré le maître incontesté et reconnu au Canada. Je ne crois pas que personne, en Canada, puisse rivaliser avec le docteur Deville, dans sa profession, et nous sommes heureux de l'avoir à notre emploi. Je suis certain que si le ministre veut revoir ces prévisions avec le docteur Deville, dans cette intention, ils s'entendront et il reviendra au comité tout disposé à accepter $500,000 pour ce service.

L'hon. CHARLES STEWART: Le docteur Deville a soumis des prévisions budgétaires au montant de $760,000, cette année. Je suis certes très heureux d'entendre mon très honorable ami faire l'éloge du docteur Deville et de ses travaux, parce qu'il a déjà réduit les prévisions budgétaires de l'année dernière pour la simple raison — et je crois que cette raison doit être manifeste — que nous désirions en l'absence de renseignements personnels que les fonctionnaires de ce ministère puissent au moins se tirer d'affaires avec le crédit de l'année dernière, sans demander d'augmentation. Le docteur Deville a déjà réduit ce crédit de $160,000. Or, je ne sais...

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il l'a augmenté.

L'hon. CHARLES STEWART: . . . tout ce qu'il a en vue. Je rappelle à mon très honorable ami ce qu'il a dit à la louange de ce fonctionnaire. Naturellement, si tout ce qu'il a dit du docteur Deville est exact, celui-ci est un fonctionnaire qui doit comprendre sa responsabilité lorsqu'il soumet des prévisions budgétaires au ministre; et s'il les a déjà réduites de $160,000, je ne crois que juste de dire qu'il a fait un sincère effort afin de proportionner ses prévisions budgétaires aux services que l'on attend de lui en divers endroits en Canada. Il est possible que le docteur Deville pourrait s'arranger avec $300,000, — il le faudrait, si cela était nécessaire. Il n'y a pas de doute à ce sujet; et, à moins que je ne sois assuré d'un besoin absolu, lorsque j'aurai pris plus ample connaissance des affaires de mon ministère, — de la division topographique — je crois que nous pourrons faire une réduction très substantielle dans les frais d'arpentage. Je ne suis cependant pas de l'avis de mon honorable ami, lorsqu'il prétend que tous les frais additionnels provenaient de l'arpentage nécessaire à l'établissement des anciens combattant, parce que ceux-ci, pour la plupart, — un grand nombre dans la province de l'Alberta — ont été établis sur des terres de la Couronne. Il y en avait passablement, il est vrai, mais pas suffisamment pour justifier l'augmentation de $400,000 à $600,000, des frais du service des arpentages. Je veux bien me rendre au désir que l'on a exprimé d'opérer une réduction, mais je ne saurais aller plus loin.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Bow-River désire-t-il réduire à $300,000 le montant qu'il mentionne dans son amendement?

M. GARLAND (Bow-River): Je vois que le ministre a déclaré lui-même qu'il consentait à diminuer de $30,000 ce crédit, et je pourrais, je pense, retirer la motion, après cette entente.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il d'avis que l'amendement soit retiré?

L'hon. M. GUTHRIE: Que dit le ministre?

L'hon. CHARLES STEWART: Je propose de diminuer de $30,000 le crédit total.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne comprend pas parfaitement la situation. M. Deville nous arrive avec ses crédits. Ceux de l'année dernière ont été diminués de $700,000 qu'ils étaient, l'année précédente, à $600,000. Cette année, il demande $760,000, ce qui représente le coût des arpentages qu'on a demandé à M. Deville de faire exécuter. Je ne contesterai pas que ce dernier a raison, et qu'un jour ou l'autre il faudra exécuter ces travaux; il était donc de son devoir de demander à son ministre les fonds nécessaires à cette fin. Mais cela ne veut pas dire que nous devons explorer ces territoires cette année. Avant qu'il n'opère aucun retranchement il avait ajouté $100,000, et cette diminution a été effectuée après qu'il eut ajouté les $160,000. Le ministre n'a qu'à dire à M. Deville: "Nous voulons opérer une diminution égale à celle de l'année précédente". Il peut très bien le faire car cette année, les dépenses d'arpentages sont beaucoup moins élevées qu'elles ne l'étaient l'an dernier.

Il sait que le coût de l'outillage et des levés n'est pas aussi onéreux, cette année. Le prix de toute chose a diminué. Il peut

faire exécuter et avec moins d'argent cette année, autant de travail qu'il y a un an. Rien ne devrait l'empêcher d'opérer une diminution égale à celle de l'an dernier; à moins qu'il n'agisse de cette façon, il n'opérera pas de diminution appréciable. Pourquoi ne peut-il pas diminuer ce crédit? Même avec ce retranchement, le montant en est encore plus élevé qu'à aucune époque, même avant les travaux relatifs à l'établissement des soldats. Assurément, tous les anciens combattants ne se sont pas établis sur des terres fédérales. S'il en était ainsi, c'est un million et demi qu'il nous aurait fallu pour les arpentages. Mais il y avait plusieurs demandes de terres fédérales qui réclamaient une forte dépense en arpentages, il y avait aussi autre chose, entre autres, des travaux à exécuter relativement à des engagements contractés avec les provinces concernant les levés de frontière.

L'hon. CHARLES STEWART: Ces travaux se poursuivent encore.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'ils sont terminés.

L'hon. CHALES STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Celui de la Colombie-Anglaise n'est-il pas terminé?

L'hon. CHARLES STEWART: Non, il reste encore quelques levés à parachever.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'il y ait encore beaucoup de travail à faire.

L'hon. CHARLES STEWART: Mais il faut le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le budget ne dit rien des levés de la frontière internationale. Quoiqu'il en soit, il reste très peu de chose à faire dans ce domaine et, en vérité, rien, en ce qui a trait à l'établissement des anciens combattants. Rien, par conséquent, n'empêche que la diminution, cette année, soit aussi forte que celle de l'an dernier.

M. le PRESIDENT: L'amendement est adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'avais compris que l'honorable député devait retirer son amendement.

L'hon. CHARLES STEWART: J'ai conseillé à mon honorable ami de Bow-River (M. Garland) de retirer son amendement, et il a déclaré qu'il le retirerait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, l'amendement adopté est celui que le ministre a proposé?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui.

M. GARDINER: A propos de la question relative à l'emplacement des concessions pétrolifères, je dirai qu'il m'a fait plaisir d'entendre le ministre déclarer qu'on mettrait en vigueur des règlements très sévères. J'espère que le ministre verra s'il y a moyen de faire cesser la spéculation dans ces baux pour la recherche du pétrole. L'honorable ministre, ayant habité Edmonton durant quelques années, est au courant des grands inconvénients qui découlent de cette spéculation et j'espère qu'il tiendra compte de cette circonstance, quand il fera la revision du règlement en question.

(Le crédit modifié est adopté.)

Protection des forêts du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des territoires du Nord-Ouest et de la zone des chemins de fer de la Colombie-Britannique; arboriculture au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, et inspection et administration des réserves forestières, $1,000,000.

L'hon. H. H. STEVENS: Le ministre voudrait-il nous indiquer les mesures prises à cet égard? Je profite de l'occasion pour signaler au ministre et à la Chambre la situation très grave que crée chez nous le déboisement de nos forêts, situation qui devient de plus en plus alarmante. Naturellement, les forêts dont je veux parler ne sont pas toutes sous le contrôle de l'autorité fédérale; mais la situation que je signale existe dans les forêts de la zone ferroviaire de la Colombie-Anglaise, où elle est causée par les mauvaises méthodes de coupe, le feux et toutes sortes d'insectes. A mon avis, le déboisement de nos forêts est une des questions les plus graves qui se présentent à nous en ce moment. La situation est la même dans les Provinces maritimes, dans la province de Québec, dans le nord de l'Ontario; elle s'aggrave, même dans la Colombie-Anglaise qui a la réputation de posséder une quantité considérable de gros bois. Le ministre veut-il nous dire si c'est son intention, ou l'intention du ministère d'étudier prochainement la question du reboisement et de la protection plus efficace de nos forêts. J'hésite à faire ces observations, car on doit s'attendre à ce que celui qui les fait ait des preuves à l'appui, ce que je n'ai pas. C'est une occasion propice pour le ministre de nous indiquer les mesures qui sont prises à cet effet. On pourra en profiter.

L'hon. CHARLES STEWART: Je suppose que l'honorable député veut parler du reboisement en même temps que de la conservation de nos forêts actuelles. Le service forestier ne fait pas un reboise-

ment très intense, mais voici un compte rendu de ce qui a été fait jusqu'à ce jour:

Le reboisement par plantation ne se fait pas sur une grande échelle, car dans plusieurs endroits, la production naturelle est assez satisfaisante de toutes façon, il ne convient pas de replanter en grande quantité jusqu'à ce qu'on ait définitivement organisé et pourvu de matériel suffisant le service de protection contre l'incendie.

Des expériences de plantations ont été faites dans les réserves suivantes:

	Acres
Spruce woods	129¾
Riding mountain	6½
Duck mountain	2
Turtle mountain	1
Manito	4
Elbow	18
Dunburn	17
Beaver Mills	1
Pines	16
Nisbet	4
Cypress Hill	1¼
Cooking lake	5
	205

On a semé dans les réserves de Spruce-Woods, Riding-Mountain et Cooking-Lake.

La plupart des plants sont cultivés à la pépinière de Indian-Head, Saskatchewan.

L'hon. M. STEVENS: Tout cela se trouve dans les provinces du Nord-Ouest.

L'hon. CHARLES STEWART: Oui, presque tout. Il n'y a pas de doute que l'on devrait prendre des mesures plus efficaces pour la conservation de nos forêts. J'en ai eu l'expérience dans ma propre province, où le feu a fait de terribles ravages dans les forêts d'épinette, On peut voir quels dégâts terribles le feu peut faire en très peu de temps. Je sais qu'on a beaucoup critiqué les méthodes de surveillance de nos forêts; l'an dernier, la patrouille de High-River — c'est-à-dire la patrouille aérienne — a découvert 57 feux. Je n'ai pas le rapport devant moi, mais je crois me rappeler que c'est bien le nombre de feux découverts pendant une courte saison. Je tiens à ce que l'inspection se continue, car les feux de forêts nous font perdre des millions chaque année et on devrait adopter des mesures efficaces pour protéger nos forêts. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de replanter dans plusieurs régions; je crois, en effet, que si on les protège contre le feu, les forêts pourront se reboiser elles-mêmes. Mais nous avons attendu si longtemps que nous sommes arrivés maintenant au point dangereux, et le Gouvernement sera bien avisé de prendre les mesures propres à assurer la protection de nos bois contre l'incendie, ainsi que le reboisement de territoires qui ne peuvent être d'aucune autre utilité. J'ai l'intention de faire une enquête personnelle et de recueillir tous les renseignements à ce sujet; peut-être demanderai-je plus tard des crédits plus élevés.

La patrouille aérienne coûte fort cher et, cependant, tout compte fait, ne coûte pas si cher qu'elle semble au premier abord, en ce sens qu'elle couvre un territoire bien plus étendu que ne pourrait le faire un cavalier ou un piéton et qu'elle peut découvrir des incendies au moment où il est plus facile de s'en rendre maître et de les éteindre que lorsqu'une fois ils ont pris des proportions considérables et causé de grands dommages.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis heureux d'entendre le ministre parler en bien de la patrouille aérienne. L'an dernier et l'année précédente, j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre des estimations touchant le service d'aviation canadien et j'ai humblement tenté de faire ressortir l'utilisation des patrouilles aériennes pour la surveillance des forêts. Je regrette que mes vues à cette époque n'aient pas été partagées par l'opposition et c'est pourquoi je suis aujourd'hui très heureux d'entendre le ministre dire, qu'à son sens, le service d'avions appliqué à la surveillance des forêts est si bon et que, même s'il paraît coûteux au premier abord, on constate après examen qu'il n'est pas si coûteux à cause de la grande superficie surveillée. L'an dernier, un peu avant Noël, je crois, plus de cinquante commencements d'incendie ont été découverts par l'escadrille en service à High-River. L'aviation a toutes les chances voulues de découvrir des feux de forêt, et quand les flammes sont aperçues au début, on peut les maîtriser bien plus facilement tandis que si un jour ou seulement quelques heures se passent avant qu'on les découvre ces flammes deviennent incontrôlables et il s'ensuit des dégâts considérables. Etant donnée la déclaration du ministre, j'espère que le gouvernement du pays verra à ce que le service d'aviation soit maintenu sur des bases convenables afin qu'on puisse l'utiliser dans le sens où il l'a été depuis deux ou trois ans, c'est-à-dire la conservation des forêts. Je sais qu'on a prétendu à la dernière session et à la précédente qu'il n'appartenait pas au gouvernement du Dominion de s'occuper de ce travail dont la responsabilité devait toute entière retomber sur les provinces. Si celles-ci voulaient protéger leurs forêts, elles devaient le faire à leurs propres frais. Il est cependant au pays nombre de forêts

appartenant au Gouvernement. Alors, c'est assurément le devoir du pays que de protéger ces forêts et le moyen le plus efficace de découvrir les feux de forêt c'est le service d'aviation. Je crains que ces estimations pour l'aviation ne prévoient pas beaucoup de travail de ce genre. D'après ce que je puis comprendre, ces estimations visent surtout l'aviation militaire au Canada. D'essence même l'aviation est militaire et, dans la situation actuelle, on peut dire qu'aucun corps militaire ne peut exister ou ne devrait être toléré sans qu'il ait un service convenable d'aviation. Mais il y a un autre aspect à la question, celui de l'aviation civile, et c'est celui-là qui devrait probablement se recommander davantage à la Chambre. Les crédits devraient contenir des provisos pour aider ce corps à protéger nos forêts en y découvrant les feux et conserver ainsi au pays une partie de ses richesses susceptibles d'être détruite par les flammes.

M. CALDWELL: Me permettra-t-on de suggérer au ministre une autre méthode de découvrir les feux de forêt, méthode employée dans les Provinces maritimes depuis deux ou trois ans? Il est possible qu'elle ne s'applique pas aussi bien aux provinces du Nord-Ouest. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a choisi les plus hautes montagnes de cette province et y a érigé des tours ou abris pour les vigies qui y sont stationnées. Ces abris communiquent par téléphone avec les quartiers généraux ou la ligne locale de téléphone, ce qui fait que les vigies sont en contact avec les quartiers généraux. Les forestiers peuvent ainsi découvrir un incendie à une grande distance à cause du vaste territoire visible de ces sommets. Cette méthode de surveillance coûte très peu, tandis que l'aviation, tout avantageuse qu'elle soit, coûte très cher. Notre gouvernement utilise aussi l'aviation, mais sur une échelle bien moindre, parce que les vigies, comme on les nomme, ont été établies pour ainsi dire dans toute la province sur ces hautes montagnes. J'attire l'attention du ministre sur ce fait parce que je suis convaincu que, par ce moyen, on obtient de bons résultats à peu de frais.

L'hon. M. MANION: Le ministre a-t-il sous la main en ce moment un état donnant la proportion de bois à construction et de bois à pâte qui se trouve sous la surveillance du Dominion et celle qui se trouve sous la surveillance des provinces?

L'hon. CHARLES STEWART: Je n'ai pas les chiffres en ce moment, mais je pourrai me les procurer.

L'hon. M. MANION: Si je demande cela, c'est pour avoir un renseignement sur une autre question. Je suppose que le ministre a reçu lui aussi des circulaires qui ont été distribuées par des gens très intéressés dans l'exploitation des forêts. Quelques-unes de ces circulaires, rédigées par des hommes qui paraissent très au courant de la question, contiennent des allégations assez sérieuses. Comme l'a dit notre collègue de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens), si ces allégations sont vraies, j'entends celles qui tendent à établir que nos forêts sont à la veille d'être épuisées, la situation est réellement sérieuse. Le département a-t-il pris ces déclarations en considération et se propose-t-il d'étudier les moyens d'appliquer les réformes suggérées dans les circulaires dont je parle?

M. GARLAND (Bow-River): Le ministère a-t-il l'intention d'abolir le service de patrouille aérienne dans le sud de l'Alberta ou de supprimer le poste de High-River?

L'hon. CHARLES STEWART: Ce service ne dépend pas du ministère de l'Intérieur. Cependant, je dois dire que le département serait heureux de s'assurer des services de la patrouille aérienne. La question sera discutée sans doute quand viendra l'examen des crédits de cette administration.

M. GARLAND (Bow-River): J'ai cru que ce service appartenait au ministère de l'Intérieur, et même que le ministre l'avait installé en permanence à High-River.

L'hon. CHARLES STEWART: Il n'a jamais fait partie du département de l'Intérieur, mais il dépendait de la commission de l'aéronautique jusqu'à l'année dernière.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Deville a fait partie de cette commission.

L'hon. M. MANION: Le ministre pourrait-il me renseigner sur la question que je lui ai signalée?

L'hon. CHARLES STEWART: Quinze pour cent de la superficie totale est sous la surveillance de l'administration fédérale, c'est-à-dire en Colombie-Anglaise, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.

L'hon. M. MANION: Le ministre a-t-il quelque chose à nous apprendre au sujet des circulaires et de la situation sérieuse qu'elles dépeignent?

L'hon. CHARLES STEWART: Nos fonctionnaires ont eu connaissance de la distribution de ces circulaires et ils s'occupent d'assurer la protection de nos forêts.

L'hon. M. MANION: Vos fonctionnaires estiment-ils que les déclarations contenues dans ces circulaires sont exagérées ou peignent fidèlement la situation?

M. CALDWELL: Avant que le ministre réponde à la question de notre collègue, je désire apprendre au comité que je connais personnellement l'auteur d'une de ces circulaires et que ce dernier est prêt à faire à ses dépens la preuve des faits qu'il avance. Je veux nommer M. Frank Barnjum.

L'hon. M. MANION: C'est de lui que je veux parler.

M. CALDWELL: Cet homme a offert une prime en argent à tout individu dans les Provinces maritimes, même à Québec et dans le Manitoba pour les meilleurs terrains soumis au reboisement.

L'hon. M. MANION: Notre collègue est-il renseigné sur la gravité de la situation?

M. CALDWELL: J'en parlerai. Ce philanthrope a aussi offert une prime d'encouragement à tout homme qui planterait une étendue quelconque en jeunes épinettes et en sapins, mais particulièrement en épinettes, au jugement des experts forestiers. Il emploie une partie de sa fortune à cette œuvre, ce qui est une preuve suffisante de l'intérêt qu'il y porte.

Au sujet de la destruction des forêts par les vers gris du bourgeon de l'épinette, je regrette d'avoir à dire qu'on n'a pas exagéré. Les trois cinquièmes de cette essence dans le Nouveau-Brunswick ont été détruits au cours des trois ou quatre dernières années par cet insecte. J'apprends avec bonheur que ses ravages vont en diminuant, et il est possible que ce fléau disparaisse complètement, comme cela arrive en général. S'il en était autrement, les efforts accomplis par l'Etat et les individus pour reboiser nos forêts d'épinettes seraient inutiles, à moins de trouver le moyen de combattre les ravages de cet insecte.

J'ignore si l'administration fédérale s'est occupée de ce problème dans ses recherches scientifiques. J'ai déjà demandé au ministre, à l'occasion de l'examen de son budget dans une séance antérieure, de nous dire ce qu'on avait fait en ce sens, et il m'a répondu que son service aérien s'occupait de découvrir les superficies endommagées pour les signaler aux bûcherons, afin de leur permettre d'abattre les arbres morts avant qu'ils pourrissent.

Si le bois est abattu un ou deux ans après avoir été atteint, il est encore bon, mais passé ce temps, il devient hors de service soit pour la construction soit pour la pâte à papier. J'ai pensé alors, bien que je n'aie pas exprimé cette opinion, qu'il était peu pratique d'indiquer aux forestiers où couper. Ayant fait moi-même l'exploitation des forêts, je sais que chaque marchand de bois a ses propres évaluateurs dans les différentes localités qui décident où il faut abattre et qui voient où et combien il y a de dommages. Je préférerais qu'un département de l'administration fédérale consacre son énergie et son argent à trouver, si possible, un remède au fléau parce qu'on devrait trouver moyen de combattre les ravages de ces incendies. Je ne sais pas si le département du ministre a quelque renseignement sur le sujet, mais il faut immédiatement se rendre compte que ces insectes sont un danger sérieux. Une grande étendue de forêt infestée de mouches, par exemple, qui émigrent d'une localité à une autre est bien vite exposée à être détruite. Ces mouches attaquent les arbres par le sommet, qui paraît d'abord avoir été roussi par le feu et après quelque temps le dépérissement s'étend graduellement à tout l'arbre qui en meurt complètement.

Le ministre a peut-être quelques renseignements sur les travaux d'investigation qu'on a pu faire dans les provinces qui possèdent leurs forêts. Le ministre de l'Agriculture nous a informés que son département se livrait à quelques-uns de ces travaux. Un département du Gouvernement devrait entreprendre ce travail. Le département de l'Agriculture fait quelque chose et le département de l'Intérieur se livre à des recherches indépendantes, de sorte qu'il est probable qu'il y a des chevauchements. C'est une question sérieuse et le ministre devrait nous dire ce que fait le Gouvernement.

L'hon. CHARLES STEWART: Le travail s'exécute conjointement avec le département de l'Agriculture dont les entomologistes font une étude de ces fléaux d'insectes. Dans la Colombie-Anglaise, où le kermès-coquille d'huître paraît ravager les forêts, le travail s'accomplit conjointement avec le département de l'Agriculture, les autorités provinciales et la division forestière pour concourir à l'extermination de tous les insectes. Je suis d'avis, avec l'honorable député, qu'il faudrait éviter autant que possible les chevauchements et qu'un département devrait se charger de poursuivre ce travail particulier. Il est bien évident que ces insectes sont des destructeurs de forêts. Je n'ai pas personnellement de renseignements sur le sujet et je

ne sache pas que dans ma province les forêts soient attaquées par les insectes.

L'hon. M. MANION: Quel renseignement possède-t-on quant à l'authenticité des déclarations sur lesquelles j'ai déjà attiré l'attention?

L'hon. CHARLES STEWART: Il n'y a pas de renseignements précis, mais les fonctionnaires du département pensent que les déclarations ne sont probablement pas exagérées.

M. COOTE: Je voudrais revenir sur le sujet de la patrouille d'aéroplane à High-River. C'est une affaire importante qui relève du département de l'Intérieur. Il est possible que le service soit assuré par la commission d'aviation. Je ne suis pas très au courant des détails, mais je veux faire comprendre au ministre et peut-être avec plus de force au comité l'importance du travail exécuté dans cette station particulière. On fait la patrouille de la réserve forestière, si je ne me trompe, dans les districts des rivières, à l'Eau Claire, de l'Arc et du Nid-de-Corbeau. Les régions de la rivière à l'Arc et du Nid-de-Corbeau ont particulièrement besoin de cette patrouille car les projets d'irrigation dans le sud de l'Alberta sont déjà mis en pratique et ils absorberont à peu près toutes les eaux disponibles des rivières de ce territoire qui toutes ont leur source dans les réserves forestières. Or, si ces forêts venaient à être brûlées il est douteux que les rivières pourraient fournir assez d'eau pour les besoins de l'irrigation durant la saison convenable de l'année et le Gouvernement a déjà dépensé beaucoup d'argent en travaux préliminaires d'irrigation. Pour ces motifs, je voudrais que le comité comprenne la nécessité de continuer la patrouille aérienne de la station de High-River. L'an dernier, le service a découvert cinquante et un feux qui ont tous été éteints sans causer beaucoup de dommages, à l'exception d'un incendie qui avait commencé en Colombie-Anglaise et qui s'était propagé avant d'être aperçu par la patrouille. Dans le cas où ce service ne dépendrait pas du département du ministre et ne serait pas compris dans les crédits que nous discutons, je voudrais insister spécialement pour que le ministre demande à la commission d'aviation pour qu'elle ne discontinue pas ses opérations dans cette région parce qu'elles servent à une double fin en conservant les arbres et la réserve d'eau nécessaire au système d'irrigation dans le sud de l'Alberta.

L'hon. CHARLES STEWART: La division forestière prise fort ce que fait le service d'aviation pour la découverte des feux de forêt. Personne ne met en doute l'avantage et l'utilité qu'il y a d'employer le service d'aviation à cette surveillance particulière, bien qu'à l'origine il n'ait pas du tout été créé à cette fin. Il est de plus en plus évident que des mesures énergiques devront être adoptées pour empêcher les ravages occasionnés uniquement par les feux de forêt, sant tenir compte des dégâts que commettent les insectes nuisibles. Tout le monde admet sans hésiter, j'en suis convaincu, que le feu constitue l'élément le plus destructeur avec lequel nous devons compter dans la préservation de nos ressources forestières; tous nos efforts doivent donc tendre à empêcher les feux de forêt.

M. WARNER: J'ai visité le département qui dirige le service d'aviation préposé à la surveillance de nos forêts et j'ai obtenu l'assurance qu'il n'était pas question d'interrompre le service à High-River. On m'a imformé toutefois qu'il faudra réduire plus ou moins le nombre des avions, étant donné que le crédit affecté à cette fin devait être diminué. J'ai constaté avec plaisir que les fonctionnaires de la division se rendent pleinement compte de la nécessité de maintenir ce service tant pour la protection de notre bois marchand que pour la conservation des essences forestières qui boisent le versant oriental. Ces forêts emmagasinent la pluie et la neige et la préservation de cette humidité affecte sensiblement toute la région qui s'étend à l'est du contrefort des montagnes sans compter qu'elles sont d'une importance essentielle pour la réussite des entreprises d'irrigation auxquelles mon honorable ami de Souris (M. Steedsman) a fait allusion tout à l'heure. Tous ceux qui ont étudié la topographie de cette région se rendent parfaitement compte des bénéfices qu'elle retire du maintien de ce service aérien. Il a occasionné des dépenses considérables, c'est vrai, mais les fonctionnaires du département admettent qu'à l'avenir les frais seront bien moins élevés comparativement à l'œuvre que le service d'aviation est en mesure d'accomplir.

M. COOTE: Le ministre a déclaré que l'on fait de la sylviculture sur une petite échelle dans les limites de plusieurs réserves forestières. Pendant la discussion du budget de l'Agriculture, hier et aujourd'hui, on nous a dit que la culture mixte était indispensable au succès de l'agricul-

ture dans quelques-uns des plus anciens centres de colonisation des provinces de l'Ouest. C'est exact. Je ferai observer toutefois que la sylviculture est tout aussi importante que la culture mixte afin de régénérer l'agriculture dans ces régions. Le ministre a-t-il étudié la possibilité de démontrer, non pas dans les réserves forestières mais en rase prairie, si les plantations d'arbres ont quelque chance de réussir? J'ai l'intime conviction en effet que c'est là l'un des principaux moyens d'assumer le salut de l'industrie agricole dans ces régions. Le département de l'Agriculture ferait peut-être bien de tenter l'aventure et de planter des arbres sur une certaine superficie que l'on pourrait étendre d'année en année. On en ferait avec le temps une zone d'abri et une pépinière où les colons pourraient se procurer de jeunes arbres qu'ils planteraient sur leurs fermes.

L'hon. CHARLES STEWART: Ce système a toujours été en vigueur depuis que j'habite l'Ouest. Nous fournissons des arbres aux cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, afin qu'ils les plantent sur leurs fermes. Les principales espèces d'arbres que l'on distribue de cette façon sont: l'érable du Manitoba, l'orme, le frêne, le cotonnier, le tremble de Russie et le saule. On distribue également l'épinette, l'épinette rouge et le pin pour lesquelles on exige une faible rémunération. Les rapports de nos inspecteurs établissent que ces plantations réussissent fort bien, règle générale. Le département a établi deux pépinières à cette fin: la première à Indian-Head en 1903 et la seconde à Sutherland en 1912. L'agrandissement de ces pépinières fut rendu nécessaire par la demande sans cesse croissante de la population afin d'obtenir des arbres. La nouvelle pépinière distribue de jeunes arbres à l'heure qu'il est et l'approvisionnement augmente en raison du développement de l'institution. En 1921, nous avons distribué 4,083,975 arbres à 3,603 cultivateurs, soit une moyenne de 1,092 à chaque réquérant.

M. COOTE: Je suis au fait de l'œuvre accomplie; le ministre toutefois, n'a peut-être pas saisi ce à quoi je veux en venir touchant ces plantations d'arbres sur les prairies dénudées. Je suggère donc et, à mon humble avis, les colons en retireraient de grands bénéfices, de faire des démonstrations de ce que l'on peut accomplir dans les régions arides qui sont en proie à des sécheresses prolongées. Les colons de ces régions ne sont pas dans une situation financière qui leur permet de tenter des expériences dans cette direction. Ils retireraient donc de grands bénéfices du fait des expériences que le département pourraient tenter relativement à la sylviculture dans ces régions arides. Le présent débat a révélé qu'en définitive ces colons seront peut-être obligés d'aller s'établir dans d'autres parties de la province.

(Le crédit est adopté.)

Etudes et enquêtes sur les forces et ressources hydrauliques, et administration des forces hydrauliques, etc., $367,000.

M. HODGINS: Comme il est possible que les provinces reprennent possession de leurs ressources naturelles, cet item ne pourrait-il pas être réduit?

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): Il est intervenu des ententes entre la division préposée aux chutes d'eau et entre les différents gouvernements provinciaux, pour des études de cette nature. Par conséquent, abstraction faite de la question de savoir si elles reprendront possession de leurs ressources naturelles, toutes les provinces reçoivent un service de ce genre.

(Le crédit est adopté.)

Assainissement des terres fédérales par drainage (y compris $69,000 à voter de nouveau), $217,000.

M. GARLAND (Bow-River): L'honorable ministre voudrait-il expliquer cet item?

L'hon. CHARLES STEWART: Il y a quelque temps que je m'intéresse à cette question, et je l'ai discutée avec le ministère quand j'étais premier ministre provincial. Les provinces de l'Ouest se sont entendues avec le ministère fédéral au sujet de l'assainissement des terres fédérales. En prenant la direction du ministère j'ai trouvé qu'un certain projet en voie d'exécution n'avait pas été complètement réalisé; le crédit de cette année est destiné à en achever la réalisation. Le ministère n'entend pas faire faire d'autres études à ce sujet, il pense plus avantageux de laisser ce soin aux provinces elles-mêmes. Dans les cas où les terres fédérales sont concernées, nous sommes disposés à nous entendre pour remettre ces terres aux provinces ou à des particuliers que les provinces pourront désigner comme étant dignes qu'on leur confie l'exécution de projets de drainage.

(Le crédit est adopté.)

Parcs nationaux du Canada, $966,500.

L'hon. M. GUTHRIE: Cet item accuse une augmentation considérable. L'honorable ministre voudrait-il l'expliquer?

L'hon. CHARLES STEWART: Ce qui paraît être une augmentation de $166,500, n'en est pas une, si l'on considère les trois mandats émis par le Gouverneur général en août, en octobre et en novembre derniers, pour le montant total de $166,500. L'augmentation de $166,500 par rapport au crédit primitif de l'an dernier provient des causes que voici:

Chemin Banff-Windermere	$81,000
Clôturage d'une superficie supplémentaire dans le parc de l'île Elk pour assurer un pâturage suffisant au nombre croissant des bisons..	16,000
Chemin Edith Cavell, parc Jasper.. ..	10,000
Travail relatif aux délimitations de villes, enlevé à la Commission de conservation, le 1er août dernier, et transféré..	10,160
Superficie du nouveau parc Pointe-Vidal sur la rive du lac Katepwa, près de Indian-Head..	2,670

La différence se compose de faibles montants requis pour l'entretien de chemins, de rues, d'édifices publics, de moyens de récréation, etc., ce qui représente une forte somme cependant, parce que, durant la guerre, les crédits destinés aux parcs furent réduits à $300,000 pour deux ans, et à $349,670 pour deux ans, sommes insuffisantes pour pourvoir convenablement aux travaux généraux d'entretien des parcs. L'année dernière, tous les parcs ont été visités par environ 160,000 personnes, dont à peu près 60,000 étrangers. En supposant que chaque visiteur étranger ait dépensé, en moyenne, $300, nous avons donc reçu dans le pays plus de $18,000,000, et cela, sans avoir dépensé d'argent en dehors du pays. La capitalisation de ce revenu sur la base de 5 p. 100 de dividende signifierait que les parcs nationaux valent aujourd'hui $360,000,000 au peuple canadien, et leur valeur augmente d'année en année, abstraction faite de ce qu'ils valent comme terrains de récréation aux Canadiens eux-mêmes. Le pays a donc fait environ vingt fois plus qu'il n'a dépensé, et il ne faut pas oublier qu'une bonne partie de cette recette a été consacrée à la construction de nouveaux chemins, ce qui représente un placement imputable sur le capital qui rapportera lui-même un revenu à courte échéance. Quiconque a visité le parc de Banff en reconnaîtra l'immense valeur à cause du nombre de touristes et d'habitants du pays qui vont s'y promener. Le chemin de Windermere que nous espérons achever cette année va former un raccordement qui amènera les touristes de la frontière internationale, au nord de Calgary, par le parc de Banff, jusqu'aux lacs de la Colombie-Anglaise et leur permettra de s'en retourner par la côte ou par la passe du Nid-du-Corbeau. Voilà une partie du travail qu'on nous a demandé d'achever bien que nous soyons courts d'argent, car il va attirer au Canada nombre de gens qui n'y viendraient peut-être pas sans cela. Quant au parc Jasper et aux autres parcs le long du réseau national de chemins de fer, il conviendrait de les développer afin d'encourager notre trafic-voyageurs et de tirer profit de ces placements. Je crois pouvoir affirmer que si ces terrains de récréation sont seulement développés comme l'est aujourd'hui le parc de Banff, ils contribueront dans une très large mesure à augmenter les recettes de ces chemins de fer. Je suis fortement d'avis de développer ces lieux d'amusements.

L'hon. M. GUTHRIE: Si j'ai bien compris, le ministre a dit que l'augmentation de $166,500 tient lieu des trois mandats que le Gouverneur général a émis l'an dernier.

L'hon. CHARLES STEWART: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi figurent-ils dans le budget de l'année courante?

L'hon. CHARLES STEWART: J'ai simplement fait remarquer que le crédit de l'an dernier, en y ajoutant les mandats du Gouverneur général, est le même que le crédit du présent exercice.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'interprétation que je donnais aux paroles du ministre. Il demande la même somme dont on a eu besoin l'an dernier, n'est-ce pas?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les mandats s'élevaient-ils précisément à cette somme? Je ne le crois pas.

L'hon. CHARLES STEWART: Les employés me disent que les mandats étaient de cent mille, de cinquante mille et de seize mille cinq cents dollars. Je puis dire que je sais un peu pourquoi le dernier mandat a été nécessaire; c'est qu'on a tenu compte du chômage lors l'établissement de la route de Banff à Windermere et que, pour cette raison-là, on a poursuivi les travaux après que le crédit eut été épuisé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce là l'un des principaux motifs qui ont engagé le ministère à hâter l'exécution de ces travaux. J'ai écouté avec plaisir le ministre justifier la dépense faite pour ces parcs. Je me rappelle fort bien le temps où la même tâche m'était dévolue et où mes adversaires ne me traitaient pas avec les mêmes égards. Ils me disaient que les fonds publics ne ser-

vaient qu'à satisfaire les fantaisies des richards, que cette dépense n'était pas utile au pays. Il me fallait la justifier dans la faible mesure de mes forces et dire que nos parcs étaient précieux pour tout le Canada, parce qu'ils y faisaient affluer l'argent. Je me rappelle aussi que j'ai dû citer des chiffres afin de prouver que chaque acre de rochers et de montagnes nous rapportait autant de bénéfices qu'une acre des champs emblavés de l'Alberta. Cela ne signifierait probablement pas grand'chose aujourd'hui, car des députés de la droite m'ont donné à entendre qu'il n'y a pas de profit à tirer d'une acre dans nos champs de blé. Quoi qu'il en soit, si une source de revenus se tarit, que l'autre se maintienne. Je suis bien aise que le ministre puisse maintenant soutenir devant un auditoire beaucoup plus bienveillant la thèse que j'ai déjà défendue.

L'hon. M. LAPOINTE: Tout dépend du ministre.

(Le crédit est adopté.)

Subvention au Club alpin du Canada, $1,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois vraiment que le ministre ne devrait pas avoir le courage de demander ces mille dollars pour le Club alpin, en l'absence du député de Brome (M. McMaster).

L'hon. M. LAPOINTE: Ah! ayez un peu de pitié.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me rappelle les luttes qu'il livrait tous les ans, à armes inégales, mais entouré de nombreux compagnons, pour éviter à la malheureuse population de ce pays cette horrible exaction de mille dollars—somme qu'il lui semblait voir passer de la caisse publique dans l'escarcelle des riches et des puissants pour leur permettre de contempler les paysages des Alpes canadiennes, grâce aux économies péniblement amassées par les habitants du Canada. L'honorable député n'est pas ici ce soir, mais je sais que son absence n'a pas été préméditée; en effet, à cette session même, j'ai constaté que le souvenir de la somme que ce Club alpin escamotait au Trésor ne s'est pas effacée de sa mémoire. Je me souviens fort bien qu'il me la rappelait il y a quinze jours à peine, pourtant, il est absent lorsque se présente l'occasion d'empêcher que la nation soit rançonnée de cette manière. Ce n'est pas en vain, j'en suis sûr, que je supplierai le ministre de réserver ce crédit afin que la Chambre puisse se régaler encore une fois de l'éloquence lugubre du député de Brome.

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. CHARLES STEWART: Moi aussi, je me souviens d'avoir été pris à partie à l'occasion d'un crédit semblable, à la législature de ma province; et connaissant l'esprit bienveillant et le bon cœur de mon très honorable ami, je suis sûr qu'il consentira à laisser adopter ce crédit en pensant que, tous deux, nous avons autrefois souffert pour la même cause.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'y aura-t-il aucun des autres critiques pour élever la voix? car le représentant de Brome n'était pas seul?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, il était seul.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ah, non! mes souvenirs sont plus vivaces que ceux du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je suis sûr que le représentant de Laprairie-et-Napierville (M. Lanctôt) était de ceux qui lui emboîtaient le pas; or, je le vois à son siège.

M. LANCTOT: J'y suis, en effet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et sans un mot à dire.

(Le crédit est adopté.)

Avances pour grains de semence—Somme requise pour couvrir les parties des avances non perçues pour achat de grains de semence dans les provinces de l'Ouest, par les banques autorisées, aux tenanciers de terres fédérales non patentées sous la garantie du gouvernement fédéral, y compris les commissions, émoluments, des secrétaires-trésoriers des municipalités et fonctionnaires des ministères d'agriculture provinciaux, aide aux écritures, frais de voyage, $200,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose que le ministre s'en tient au système établi depuis à peu près trois ans et d'après lequel on garantit aux banques le paiement d'une partie de l'intérêt, ce qui a pour effet de les engager à opérer elles-mêmes le recouvrement de ces deniers. Qu'a-t-on dépensé du crédit de $500,000 au cours du dernier exercice? Je sais qu'il était absolument impossible de dire au juste de quelle somme il serait besoin.

L'hon. CHARLES STEWART: Deux cent mille dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est à peu près cela qu'on demande cette année. Si le ministre a examiné la question, il pourra sans doute annoncer au comité que ce système a fait économiser beaucoup d'argent au pays et fourni un excellent moyen de faire face à la situation sous tous rapports et sans trop de frais.

L'hon. CHARLES STEWART: J'approuve sans réserve ce que vient de dire le très honorable député. Autant que

j'ai pu m'en rendre compte, il n'est pas de moyen plus économique de faire face à la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère que ceci viendra sous les yeux de ceux qui nous critiquaient autrefois et sont absents ou inertes ce soir.

(Le crédit est adopté.)

Loi de la conciliation et du travail, y compris la publication, l'impression, reliure et la distribution de la *Gazette du Travail*, et indemnités aux correspondants, $50,000.

M. McBRIDE: Ce n'est vraiment pas la peine de siéger ici, puisqu'on ne peut entendre ce qui se dit.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre pourrait peut-être nous dire dans quelle mesure on s'est prévalu du présent crédit pour améliorer la situation des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Ce crédit n'a aucun rapport avec la situation des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. H. H. STEVENS: En répondant ainsi, le ministre se montre assez peu poli envers la Chambre. Je n'entends pas le harceler de questions sans rapport avec le présent crédit, lequel est inscrit dans les termes suivants:

Loi de la conciliation et du travail, y compris la publication, l'impression, la reliure et la distribution de la *Gazette du Travail*, et indemnités aux correspondants, $50,000.

Comme il s'agit là des devoirs du ministère et de l'administration de la loi de la conciliation et du travail, j'ai certainement le droit de faire une question qui n'a rien d'extraordinaire, et je trouve que la Chambre s'est montrée bien indulgente envers mon honorable ami en s'abstenant aussi longtemps de lui demander quelles mesures il a prises en vue de mettre fin à la grève. S'il refuse de nous renseigner, nous devons nous en tenir à ce que rapportent les journaux; et en ne répondant pas à la question pourtant bien simple que je lui fais, il me donne raison de faire des suppositions.

A en croire les journaux, il ne s'est guère accompli de travail satisfaisant. Le ministre devrait profiter de l'occasion pour mettre la Chambre au fait de ce qui s'est passé. Je m'étonne vraiment qu'il se refuse maladroitement et même assez peu poliment à nous renseigner.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je regrette bien profondément que mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) me taxe d'impolitesse parce que je veux lui faire entendre que le prochain article dont nous devons aborder l'examen est celui qui embrasse la dépense qui se rattache au règlement des différends qui ont surgi dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Je n'avais aucune intention discourtoise. Mon honorable ami, si je ne me trompe, aimerait à être renseigné sur l'état de la situation en Nouvelle-Ecosse, situation dont il a été question à la Chambre il y a quelques semaines; je me ferai un plaisir, cela va de soi, de lui faire part de tout ce que j'ai de renseignements. Comme la députation l'a appris par les journaux, il y a eu une tentative pour réunir la commission Gillen et peu de temps après qu'elle se fût rassemblée à Halifax, deux de ses membres m'ont transmis leur démission dans une dépêche par laquelle ils laissaient entendre que la commission, ayant été réunie de nouveau, n'avait pas le droit de s'occuper de l'affaire qu'elle pouvait régler à juste titre, ainsi qu'on l'avait dit ici même.

La démission de deux membres du conseil, le président et le représentant des employés a été promptement acceptée par le ministère. Plus tard, j'ai reçu de l'ancien représentant de la compagnie dans ce conseil une lettre qui, en substance, indiquait qu'il était cordialement d'accord avec l'opinion de ses collègues, c'est-à-dire que le conseil reconstitué ne pouvait conformément à la loi, s'occuper de nouveau de la situation qu'elle avait étudiée en janvier dernier. Alors, nous avons voulu naturellement, nous rendre au désir évident de la Chambre en créant aussitôt une nouvelle commission d'enquête, en vertu de l'article 63A de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, amendée en 1918. Cette commission est en voie de formation.

Il y a eu une semaine mercredi, le représentant des mineurs a désigné un membre pour parler au nom des employés dans cette commission. Les compagnies n'ont pas encore nommé leur représentant. Elles demanderont un délai suffisant pour le temps perdu par le congé accordé aux employés. Ce congé expire ce soir, et alors, si la nomination n'a pas été faite par les compagnies, il sera du devoir du ministère de choisir un représentant des compagnies. Puis il faudra encore cinq jours durant lesquels nous espérons que les deux membres nommés s'entendront sur le choix d'un président. S'ils n'y réussissent pas, il appartiendra de nouveau au ministère de choisir un président de la commission de sorte que nous nous attendons à une nouvelle

commission qui se mettra à l'œuvre concernant le différend des mineurs de la Nouvelle-Ecosse d'ici à dix jours.

L'hon. M. STEVENS: Où en est ce différend, aujourd'hui?

L'hon. M. MURDOCK: Si je comprends bien, l'extraction de la houille se fait dans des circonstances assez satisfaisantes. Les mineurs ont dénoncé complètement à l'idée de tuer le temps, système qui n'a d'ailleurs guère eu de résultat. Si je ne me trompe, les mineurs travaillent activement sans murmurer, et la situation aux charbonnages est améliorée depuis que nous avons discuté la question à la Chambre le 30 mars dernier. Naturellement, si les hommes agissent ainsi c'est qu'ils croient que, à mon sens, une autre commission fera une enquête complète aussitôt que possible, dans leur intérêt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pensais bien que le Gouvernement ne faisait que perdre son temps, en cherchant a réorganiser l'ancienne commission. Cependant, je n'avais pas étudié la loi en détail, et je supposais que le premier ministre, qui avait la direction de l'affaire et qui, d'après ce que je croyais avait rédigé la loi, en connaissait les dispositions, et que lorsqu'il a accepté la proposition du leader du parti progressiste de réunir l'ancienne commission il acceptait un avis qui rapporterait certains résultats. Mais, après plus ample examen, je m'aperçois que mon impression était absolument exacte et qu'il ne pouvait y avoir aucun égard. Dans les circonstances et après avoir lu attentivement la loi je me demande pourquoi l'exécutif a jamais entrepris de convoquer de nouveau l'ancienne commission, en vue de revenir sur l'ancien différend, parce que, évidemment, cette ancienne commission n'avait absolument pas le pouvoir nécessaire. En présentant son rapport elle s'est trouvée à se démettre de ses fonctions, et elle ne pouvait être convoquée de nouveau que pour l'interprétation de ce rapport, en vertu de l'article 22A de la loi. Elle ne pouvait se réunir encore une fois et être investie de nouveau des pouvoirs qu'elle exerçait auparavant. Il ne lui était loisible que de donner l'appui d'un des deux côtés sans aucun pouvoir. Ainsi, la convocation de l'ancienne commission n'a été qu'une perte de temps, et ses membres en démissionnant ont abandonné des fonctions qui ne leur appartenaient pas. Ils n'avaient pas à démissionner. Leurs fonctions avaient cessé quelques temps auparavant avec la présentation de leur rapport.

Bien entendu, le ministre, en vertu des dispositions de l'article 63A qu'il vient de mentionner avec raison, pouvait convenablement nommer une nouvelle commission. Il pouvait, en adoptant les moyens réguliers, au plutôt ne pouvait pas, mais les parties intéressées au différend pouvaient si elles le désiraient choisir les anciens membres. C'était à ces parties de faire le choix; en vertu de la loi, le Gouvernement n'y était nullement autorisé. Pour respecter la loi, l'exécutif était obligé de laisser les parties choisir leurs représentants. Sur toute la ligne, on a procédé de cette façon, je ne dirai pas avec dessein, mais n'empêche qu'il y a eu perte de temps et je suis forcé de croire que le ministre a toujours été de cet avis. Cependant, avec tout ce temps perdu, uniquement parce que les membres du Gouvernement, par leur conduite précipitée n'ont pas approfondi la loi, nous en sommes évidemment à nous conformer à la loi, c'est-à-dire que, en vertu de l'article 63A, le ministre, est à prendre des mesures pour la constitution d'un nouveau conseil. C'est très bien; mais je ne sais pas si c'est la meilleure méthode ou non, le ministre devrait le savoir beaucoup mieux que moi.

Il peut y avoir quelque avantage à avoir une commission royale aux termes de la loi des investigations, et je suis tout disposé à me rendre à son avis que c'est le meilleur moyen à prendre. Je suis heureux que l'on s'occupe d'améliorer la situation et que le ministère de l'Intérieur agisse, ainsi qu'il le doit faire, dans des conflits de cette nature. Qu'on me permette cependant d'exprimer le désir que, lorsque la commission aura été nommée, elle se rende sur les lieux pour y connaître tous les faits; que le ministre l'y envoie; ensuite lorsque le ministre du Travail nous fera des déclarations de principes concernant le travail, nous pourrons comprendre que ce sont les déclarations représentant la politique du Gouvernement. Je suppose, toutefois, que tous s'accordent avec le ministre, cette fois, pour la nomination d'une nouvelle commission au terme de l'article 63-A, et que cette démarche de sa part ne sera pas ensuite répudiée par ses collègues.

L'hon. M. MURDOCK: Il me fait certes plaisir d'entendre ce soir cette déclaration de la part de mon très honorable ami. Lorsque, le 3 avril, il s'est levé en Cham-

bre et a insisté pour que la commission Gillen soit rassemblée, sous condition, j'étais personnellement convaincu qu'il savait très bien ou croyait que dans les circonstances, il serait contraire aux dispositions et objet de la loi de convoquer de nouveau cette commission, et que celle-ci, lorsqu'elle aurait été convoquée, n'aurait aucune autorité légale. Il m'a semblé en ce moment,—et je ne prétends faire aucune critique—que mon très honorable ami s'efforçait d'aider à prolonger le différend, dans le but, peut-être, d'en rejeter le blâme sur le ministre du Travail ou sur le ministère du Travail, ou, peut-être encore, sur quelques collègues ou associés du ministre du Travail, dans le Gouvernement actuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que le ministre ne continue de commenter ma déclaration, voudrait-il lire mes paroles insistant pour que la commission Gillen soit convoquée de nouveau? J'avais certainement l'intention d'insister afin que ce qui se ferait se fit indépendamment de M. McLachlan, mais je n'ai pas insisté ni ai-je suggéré que la commission Gillen devrait être rétablie. A quelle page trouvez-vous cela?

L'hon. M. MURDOCK: Page 621, 3 avril. Voici ces paroles:

M. Meighen: En tous cas, je comprends que le rétablissement de la commission est absolument indépendant de la répudiation de l'attitude de M. McLachlan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. MURDOCK: Encore, sur la même page:

M. Meighen: Sans condition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. J'ai certainement compris que le rétablissement de la commission se ferait sans condition, et tout à fait indépendamment de l'attitude de M. McLachlan. Je n'ai jamais même suggéré le rétablissement de la commission, et encore moins ai-je insisté pour que cela se fasse; mais lorsque mes honorables amis ont dit que la commission allait être rétablie, j'ai demandé si ce rétablissement se ferait sans condition, et j'ai dit avoir compris qu'il devrait se faire sans condition. Mon honorable ami voudrait-il bien cesser maintenant de dénaturer mes paroles? Voudrait-il bien lire le paragraphe précédent?

L'hon. M. MURDOCK: Je n'ai pas le moindre désir ou l'intention de dénaturer les paroles de mon très honorable ami; mais si on me permet de le dire, le retard des deux ou trois dernières semaines à reprendre l'enquête sur la situation minière dans la Nouvelle-Ecosse, est tout simplement dû à l'attitude prise maintenant par mon très honorable ami. Il n'y a pas d'autre explication à ce retard de deux ou trois semaines dans la nomination d'une commission qui aurait été légalement autorisée à faire ce que voulait ce Parlement d'après la déclaration formulée dans la soirée du 30 mars dernier. Je connais les capacités de mon très honorable ami lorsqu'il entreprend d'esquiver ses responsabilités, ou de réfuter tout ce que je pourrais dire au contraire. Je sais très bien qu'il est toujours prêt à rejeter toute responsabilité sur mes collègues ou sur moi-même. Et, je le répète, en ma qualité de ministre du Travail, c'est le très honorable Arthur Meighen qui est d'abord responsable.

Quelques DEPUTES: Le règlement.

L'hon. M. MURDOCK: C'est le très honorable leader de l'opposition officielle qui a tout d'abord été responsable du retard des deux ou trois dernières semaines, retard, je l'en assure, que j'essaie de réparer aussi vite que le permet la loi.

Ainsi qu'il l'a reconnu, j'estimais alors, après la discussion et l'étude complète de la loi, que celle-ci n'avait aucunement en vue le rétablissement de la commission dans le but de s'enquérir à fond de toutes les circonstances comme la Chambre semblait le vouloir. Nous aurions pu rétablir la commission afin qu'elle exprimât son avis sur quelque point de sa décision antérieure, mais je ne pensais pas qu'il nous fût possible de la ressusciter, à seule fin de recommencer toute l'enquête. Voilà où en sont les choses. Nous nous efforçons maintenant de reprendre autant que nous pouvons le faire, le temps ainsi perdu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire si le discours du ministre m'étonne ou m'amuse davantage. Je suis responsable, dit-il, de trois semaines de délai, et si j'ai bien saisi son argument—que je trouve, je l'avoue, de plus en plus difficile à suivre, car il s'éloigne davantage de la raison chaque fois qu'il parle—la raison pour laquelle je suis responsable, c'est que j'ai insisté sur le rétablissement de la commission Gillen. Je puis mériter tous les compliments qu'il m'adresse à propos de ma logique et d'un certain succès de persuasion auprès des gens, mais je n'aurai pas besoin d'exercer outre mesure aucun de ces talents ce soir. Les honorables députés ont pu suivre, en cette Chambre même, toutes les phases de ces débats et si quel-

qu'un d'entre eux a le moindre souvenir qu'on a jamais proposé, même indirectement, le rétablissement de la commission Gillen, je le prierais de le dire maintenant. Vainement il cherchera dans le hansard pour y trouver pareille suggestion durant le premier ou le second débat. La première fois — tous les honorables députés le savent — l'honorable député de Marquette (M. Crerar) en toute bonne foi, ayant écouté la discussion, ayant constaté l'attitude impossible prise par le ministre, attitude qu'il répugnait à tout le monde, même aux propres collègues du ministre d'approuver, conseilla le rétablissement de la commission Gillen, avec instruction de continuer son travail et de le compléter sur le terrain même. Suivit l'intervention opportune de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) qui exprima sa confiance dans le personnel de cette commission et qui rappela certaines questions qu'il avait posées aux personnes qui étaient venues à Ottawa, demander au Gouvernement d'instituer une commission royale. Ces gens s'étaient déclarés convaincus que les membres de cette commission s'étaient efforcés de rendre justice et le ministre des Finances répéta alors qu'il avait suggéré le rétablissement de la commission Gillen. Cela fut suivi d'une proclamation du ministre à la presse—car quelque soient ses défauts il ne néglige pas la presse—allant à dire que le Gouvernement ne pouvait rien faire tant que McLachlan ne reviendrait pas sur son attitude. Le ministre des Finances (M. Fielding), ayant accepté la suggestion du chef des progressistes (M. Crerar), et à laquelle j'étais complètement étranger, et que je ne commentai même pas, et le ministre du Travail ayant fait à la presse canadienne une déclaration absolument opposée à la proposition de son collègue, je demandai, le lendemain, ce qu'on allait faire. Je citai les deux déclarations et je demandai si l'on allait ou rétablir la commission ou si l'on allait s'en tenir à la politique du ministre du Travail, ainsi que formulée dans les journaux. Le premier ministre (M. Mackenzie King) se hâta de m'informer, en termes très clairs, qu'on rétablirait la commission Gillen et qu'on avait déjà pris les mesures voulues. Je crois citer les paroles mêmes du premier ministre ou du moins, en donner le sens—pour communiquer avec les membres de la commission. Là-dessus, me rappelant la proclamation du ministre qu'il ne serait rien fait tant que l'attitude prise par M. McLachlan et ses hommes n'aurait pas été répudiée, je demandai si ce rétablissement serait sans réserve et indépendant des actes de M. McLachlan.

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami croit-il que le ministre du Travail a agi contrairement aux droits de toute la population du Canada, quand il a dit qu'on ne devrait accorder aucune considération à un homme ou à des hommes s'efforçant d'imposer l'idée de tuer le temps. Croit-il que le ministre du Travail a eu tort de prendre cette attitude? Mon honorable ami semble excuser la conduite, l'attitude et les prétentions de McLachlan, le 3 avril, et je veux savoir si j'ai bien ou mal compris ce qu'il a dit, à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut être sûr de ce que je dirai, ce soir; mais je tiens avant tout à lui dire qu'il ne réussira par quelque effort qu'il fasse, à m'éloigner du point que je veux établir. Je vais d'abord faire mon point.

L'hon. M. MURDOCK: Et vous me donnerez une réponse à cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai déjà donné cette réponse, mais je consens volontiers à la répéter.

Voici quelle est la situation: Après avoir fait d'abord remarquer qu'il y avait conflit avec les déclarations du Gouvernement, j'ai demandé au premier ministre si le bureau allait être reconstitué selon ce que nous avait donné à entendre le ministre des Finances deux ou trois jours auparavant, ce à quoi le premier ministre nous a répondu d'une façon claire et non équivoque. Pour m'assurer qu'il n'y avait aucune restriction, j'ai demandé si la reconstitution du bureau était sujette à certaines conditions ou non; on m'a répondu dans la négative. Que doit-on penser après cela, d'un ministre venant affirmer devant le Parlement que je suis l'auteur de la reconstitution de ce bureau et que le retard m'est imputable parce que j'ai demandé si la reconstitution devait se faire sans restriction aucune. Le ministre ne peut-il faire preuve de plus de bon sens? Est-ce là tout ce qu'il peut répondre?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne connais que les faits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être le ministre connaît-il les faits, mais il les expose mal.

L'hon. M. MURDOCK: Je laisse au public le soin de juger qui est responsable du retard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous sommes en ce moment devant la Chambre. Le ministre pose ce soir une question tout à fait différente, celle qui a été discutée il y a quelques semaines sur la proposition du député de Calgary (M. Irvine). Je n'ai pas changé d'opinion à ce sujet. La conduite de M. McLachlan ne constituait pas un motif qui pût empêcher le département du Travail d'agir. C'est l'opinion que j'ai exprimée à ce moment-là et j'y adhère encore. Cela semblait être aussi l'opinion du cabinet, quelque différente qu'elle pût être de celle du ministre du Travail.

L'hon. M. MANION: La publication, l'impression, le brochage et la distribution de la *Gazette du Travail* entrent dans cet article. J'ai entendu dire par des gens versés dans les questions ouvrières qu'il était impossible de se fier aux statistiques publiées par la *Gazette du Travail* sur le prix de l'existence. Le ministre a dû voir souvent ces tableaux. Pense-t-il qu'ils indiquent d'une façon exacte les fluctuations des prix?

L'hon. M. MURDOCK: Quand mon honorable ami a-t-il entendu dire cela?

L'hon. M. MANION: Je l'ai entendu dire sous l'ancien ministère. Je l'avais entendu dire souvent autrefois; mais pas depuis que mon honorable ami est ministre du Travail. Comme moi, il est resté peu de temps en fonctions.

L'hon. M. MURDOCK: D'après ce que j'ai pu voir, les chiffres publiés par la *Gazette du Travail* sur les fluctuations des prix de l'existence sont aussi exacts qu'on peut les avoir dans la circonstance. Le statisticien du Dominion recueille les prix des différents articles nécessaires à l'existence et une compilation aussi soignée et aussi exacte que possible est faite pour la *Gazette du Travail.* Je répète que les chiffres sont aussi exacts que possible, mais je ne doute pas qu'on puisse prouver une légère erreur pour telle ou telle ville ou localité en particulier. Mais d'une façon générale les statistiques sont exactes.

L'hon. M. MANION: Je désirais simplement avoir le renseignement. Je voulais savoir si dans l'opinion du ministre, les chiffres étaient assez exacts.

(L'article est adopté.)

Loi des différends industriels, $35,000.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre a-t-il eu des renseignements touchant le différend assez grave qui s'est élevé dans le district n° 18, à Crow's-Nest?

L'hon. M. MURDOCK: Voici déjà plusieurs jours que la commission, instituée en vertu de la loi des différends industriels, fonctionne dans le district n° 18; toutefois elle a suspendu son enquête pendant trois jours, pour des raisons que j'ignore encore. Elle doit se réunir de nouveau le 25 à Canmore; elle a déjà été faire une enquête pendant trois ou quatre jours à Drumheller.

L'hon. M. STEVENS: Et les ouvriers sont en grève pendant ce temps-là?

L'hon. M. MURDOCK: Oui; ils ont quitté l'ouvrage à l'expiration de leur contrat, le 1er avril, date à laquelle la commission a été convoquée pour examiner la situation. Elle procède maintenant à l'enquête avec toute la diligence voulue. Il lui faudra aller à Lethbridge, Crow's-Nest, Michel et Fernie pour examiner plusieurs autres conflits miniers.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. MANION: Il existe un de ces bureaux de placement à la tête des grands lacs et j'aimerais savoir comment ce bureau est dirigé par la province et le Dominion en même temps.

L'hon. M. MURDOCK: La province fournit le personnel, le Dominion ne paye pas plus que la moitié des frais. On me dit que parfois c'est un peu moins que la moitié, mais jamais plus, dans aucun cas particulier.

L'hon. M. MANION: La direction du bureau est-elle entièrement entre les mains de la province?

L'hon. M. MURDOCK: Certainement.

M. SIMPSON: A quelles périodes le directeur du bureau fait-il rapport au bureau central d'Ottawa au sujet du nombre des sans-travail.

L'hon. M. MURDOCK: Des rapports quotidiens sont expédiés au ministre fédéral touchant toutes les places vacantes, mais ces employés font rapport directement au gouvernement d'Ontario et sont par lui dirigés.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre est-il d'avis que ce système fonctionne convenablement et que l'effort fait par ces bureaux de placement répond à l'idée qu'on s'en faisait?

L'hon. M. MURDOCK: Les fonctionnaires de placement dispersés un peu dans tout le Canada aident jusqu'à un certain point au soulagement des chômeurs quand

il existe des places où les envoyer. Je ne me suis pas assez familiarisé avec le fonctionnement de ces bureaux de chaque province pour donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désirerait pour voir si leur direction ne pourrait être améliorée, et c'est cela qu'il veut savoir.

L'hon. M. STEVENS: Voici ce que j'avais dans l'idée. Je connais particulièrement un de ces fonctionnaires qui habite ma ville et que j'ai toujours eu en très haute estime. Je puis ajouter qu'il ne m'a jamais appuyé politiquement et je crois donc pouvoir en parler avec impartialité. D'un autre côté, j'ai entendu des critiques dire que les bureaux ne fonctionnaient pas bien et c'est pourquoi j'aimerais à avoir une opinion officielle sur cette question tandis que nous discutons les estimations. Si le ministère ne reçois pas de rapports définitifs et complets, je conseillerais que nous prenions un contrat plus précis avec ces bureaux étant donné que nous payons une partie des frais.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis certain que mon honorable ami comprendra combien il est délicat pour le ministère du Travail d'offrir des suggestions aux diverses provinces sur la manière de diriger ces bureaux. Nous avons, il est vrai, entrepris de maintenir une surveillance raisonnable sur la manière dont ils sont conduits, mais on me dit d'agir avec la plus grande prudence au sujet des méthodes que les provinces considèrent comme satisfaisantes.

L'hon. M. STEVENS: Si le ministre me permet d'insister, je dirai que la question se résume simplement à ceci. Nous votons $45,000, ce qui n'est pas une somme énorme pour le pays entier, je l'admets, mais le but visé, si j'ai bonne mémoire, était de diminuer les dépenses et d'éviter tout double emploi dans le fonctionnement des bureaux du gouvernement fédéral et les bureaux provinciaux. Mon point est donc que si le Gouvernement ne croit pas que ces bureaux rendent des services efficaces, l'octroi devrait être retiré et l'association rompue. Je suis sous l'impression que ces bureaux de placement fonctionnent bien, mais des critiques acerbes se sont élevées et si le ministre, d'après les rapports qu'il possède ne peut pas nous répondre d'une manière satisfaisante sur ce point, je crois que le ministère devrait resserrer sa surveillance.

L'hon. M. MURDOCK: On me dit que nous n'avons pas eu de plaintes comme celles dont parle mon honorable ami. Je suis assuré qu'il comprend que ce $45,000 n'est pas tout ce que le Gouvernement dépense relativement à ces bureaux de placement; ceci couvre seulement leur administration. Le montant demandé est de $45,000, soit $30,000 de moins qu'en 1921-22. Le crédit a pour but de couvrir les frais encourus par la mise en vigueur de la loi de coordination des bureaux de placement. En résumé, la loi donne au ministre le pouvoir d'aider l'organisation et la coordination des bureaux de placement, de promouvoir chez eux l'uniformité dans les méthodes et d'établir une sorte de bureau de compensations pour l'échange de renseignements entre bureaux touchant le déplacement de la main-d'œuvre et d'autres questions. Pour arriver à cette organisation et coordination on a prévu la distribution tous les ans, entre les diverses provinces, d'une somme de $150,000. Le vote actuel, néanmoins, ne traite que des frais d'administration et représente des frais encourus pour impressions, papeterie et autres fournitures, frais de voyage et aide temporaire.

Il y avait, au mois de mars dernier, soixante-six bureaux provinciaux et trois bureaux régionaux à Halifax, à Ottawa et à Winnipeg, qui sont fournis de papeterie, etc., par l'administration fédérale. Les frais comprennent les déplacements en chemin de fer et les travaux d'imprimerie. Le crédit pour l'année 1922, quoique beaucoup réduit par rapport à celui de l'exercice précédent, est destiné à payer les frais d'impression de bulletins périodiques, etc.

L'hon. M. STEVENS: Combien a été dépensé l'année dernière?

L'hon. M. MURDOCK: Du 1er avril 1921 au 31 mars 1922, la somme de $49,-832,58. Ce montant se trouvera peut-être augmenté à cause de certains articles de dépenses portés au budget de l'exercice intérieur.

L'hon. M. MANION: J'observe qu'à la suite du chapitre 268, allouant $45,000 pour l'exécution de la loi sur la coordination du travail des bureaux de placement, vient le chapitre 269 qui ajoute $100,000 pour les opérations de ces bureaux. Cela étant, et comme, d'après ce que nous apprend le ministre, le gouvernement fédéral supporte la moitié des dépenses de ces bureaux, je ne crois pas qu'on doive avoir de scrupule à proposer des améliorations dans l'administration de ce service. J'ignore si le ministère est timide de sa nature. J'aimerais savoir à combien d'hommes les

bureaux de placement ont procuré de l'ouvrage depuis janvier dernier, par exemple.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai un tableau pour l'exercice entier; je ne sais s'il en existe un pour les trois mois écoulés.

Au cours de l'exercice 1921, le nombre approximatif d'emplois vacants signalés au service des bureaux de placement a été de 429,000, dont 327,900 pour les hommes et 101,700 pour les femmes. On a reçu 541,400 demandes d'emploi, dont 439,900 par des hommes et 101,500 par des femmes. On a procuré de l'emploi à environ 357,700 personnes, dont 270,600 pour un travail régulier comprenant 236,600 hommes et 34,000 femmes—et 87,100 temporairement, c'est-à-dire pour un travail ne devant guère durer plus d'une semaine.

Les opérations moyennes par jour des bureaux de placement ont donné les résultats suivants:

Emplois vacants	1,390
Demandes d'emploi	1,750
Placements permanents	800
Placements temporaires	280
Au total	1,160

L'hon. M. MANION: Ce tableau montre qu'on a placé chaque jour environ un millier de personnes dans des emplois plus ou moins permanents; ce qui donnerait un total approximatif, pour l'année entière, de 350,000.

L'hon. M. MURDOCK: C'est exact. Notre honorable ami aimerait peut-être connaître les résultats pour l'exercice 1920 dans chaque province. Les voici:

	Placements réguliers			Placements temporaires
	Hommes	Femmes	Total	
Ile du Prince-Edouard	95	2	97	0
Nouvelle-Ecosse	1,637	166	1,803	109
Nouveau-Brunswick	4,841	234	5,175	222
Québec	14,438	1,442	15,880	366
Ontario	100,062	9,057	109,119	17,856
Manitoba	52,445	6,681	59,126	27,079
Saskatchewan	40,886	4,012	44,898	6,962
Alberta	47,508	7,273	54,781	14,605
Colombie-Anglaise	44,810	4,602	49,412	12,546
	306,722	33,569	340,291	79,745

L'hon. M. MANION: Ces chiffres sont assez semblables à ceux de l'exercice écoulé, quoique un peu plus bas. Cela est très encourageant.

En outre, à part le chapitre 268, accordant $45,000 et le chapitre 269, demandant $100,000, le budget mentionne encore $150,000 pour les bureaux de placement. Pourquoi les crédits proposés pour ce service sont-ils divisés en trois chapitres, formant un total de $300,000 environ?

L'hon. M. MURDOCK: Le chapitre 268 a pour objet d'assurer l'application de la loi sur la coordination du travail des bureaux de placement. Le crédit contenu au chapitre 269, pour $100,000 est destiné à être distribué entre les provinces. Aux termes de la loi, le chiffre fixé pour l'année est de $150,000.

La situation industrielle qui prévaudra probablement dans le cours de l'exercice financier 1922-23 n'est pas très claire pour le moment et on a pensé qu'il était à propos d'augmenter le crédit statutaire du montant indiqué pour permettre au département de faire face aux cas imprévu que l'on pouvait rencontrer dans les services de placement. Je possède le mémoire suivant:

Les provinces ont, durant les deux ou trois dernières années, été amenées à compter que la subvention fédérale serait à peu près égale à leurs dépenses et ce ne serait possible qu'en augmentant le crédit statutaire comme il est proposé. Ne point le faire amènerait des protestations des provinces qui représenteraient qu'on les a engagées dans certaines dépenses annuelles basées sur la coopération dont le gouvernement fédéral s'est ensuite retiré. Un tableau détaillé des dépenses pour les douze mois terminés le 31 mars est donné pour les différentes provinces.

(Le crédit est adopté).

Conférence internationale du travail, $15,000.

L'hon. M. MANION: Je voudrais poser une question au ministre à propos de ce crédit. Je comprends qu'il y a une conférence internationale du travail qui a quelque rapport avec la conférence de Gênes et qui se tient à Rome. Le Canada a-t-il des représentants à cette conférence?

L'hon. M. MURDOCK: Je comprends que c'est seulement une conférence internationale des unions ouvrières qui a lieu à Rome.

L'hon. M. STEVENS: A quoi servira ce crédit?

L'hon. M. MURDOCK: La dépense prévue dans ce crédit découle de l'article 13 du traité de paix. Il est probable que la conférence de 1922-23 aura lieu en Europe.

(Le crédit est adopté).

Conseils industriels mixtes, $15,000.

M. WOODSWORTH: Le ministre veut-il expliquer en quoi consiste le travail des conseils industriels mixtes et quels conseils font des rapports actuellement?

L'hon. M. MURDOCK: Nous avons seulement trois ou quatre de ces conseils industriels mixtes à l'heure actuelle. Ils siègent à Montréal, Hamilton et Toronto. Les résultats atteints ne sont pas ceux que prévoyait et espérait le département du Travail en créant ces conseils. Je pourrais ajouter pour l'information de mon honorable ami que la dépense de ce chapitre a été pour le dernier exercice financier de $13,722,36. Le crédit est destiné à payer les dépenses provenant du développement d'un système de conseils industriels conjoints entre patrons et ouvriers. Ce système est en grande partie identique à celui qui est connu en Angleterre sous le nom de conseils Whitley et on pense qu'il sera utile pour faire face à la situation difficile provenant de l'agitation industrielle. Le crédit est destiné à payer les dépenses d'impression, de papeterie, des frais de voyage et de l'aide temporaire.

M. WOODSWORTH. Pourrais-je demander au ministre si on a fait quelque effort pour instituer un système de conseils mixtes parmi les employés du service civil? Si le Gouvernement lui-même est le patron et si le principe est bon, fait-on un effort ici comme en Angleterre pour établir des conseils Whitley parmi les employés civils?

L'hon. M. MURDOCK: Pour répondre à la question de mon honorable ami, je dirai...

M. GARLAND (Bow-River). Je n'aime pas interrompre mais je voudrais poser une question qui aidera peut-être. Je ne comprends pas quelle est la nature et le but d'un conseil industriel mixte.

L'hon. M. MURDOCK: On peut brièvement décrire un conseil industriel conjoint comme un conseil qui est censé réunir les patrons et les employés d'une certaine industrie ou d'une compagnie, autour d'une table pour discuter mutuellement dans l'espoir qu'ils pourront exposer leurs différends et arriver à une entente qui empêchera une grève. Le conseil Whitley est assez généralement établi et maintenu en Angleterre et les conseils industriels doivent fonctionner à peu près de la même manière ici. Pour plus de renseignements, je pourrais dire à mon honorable ami de se reporter à la page 71 du rapport du département du Travail pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1921 où ce sujet est traité très en détail.

M. WOODSWORTH: Puis-je avoir maintenant une réponse à ma question dans laquelle je demandais si on a institué des conseils industriels dans le service civil?

L'hon. M. MURDOCK: J'ai commencé à répondre à la question de mon honorable ami en disant oui, des mesures ont été prises pour établir autant que possible des conseils Whitley quand la chose est faisable.

M. WOODSWORTH: Ce système sera-t-il appliqué pour les employés du service civil?

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami a-t-il mentionné le service civil?

M. WOODSWORTH: J'ai dit le service civil.

L'hon. M. MURDOCK: Je vous demande pardon, je n'avais pas bien saisi. La question est à l'étude. On nous a fait parvenir des représentations dont il sera tenu compte.

M. WOODSWORTH: Le même principe sera-t-il reconnu en ce qui regarde le personnel des chemins de fer nationaux qui a pour patron l'Etat représenté par le bureau administratif?

L'hon. M. MURDOCK: La commission de règlement n° 1 des chemins de fer canadiens remplit les fonctions d'un conseil industriel à l'égard du personnel de six des plus grands réseaux du pays. Le réseau national en fait partie. Cette commission s'occupe de régler les différends qui s'élèvent au sein de ces réseaux. Je pense qu'il y aurait avantage à étendre les soins d'une organisation semblable à d'autres catégories d'ouvriers de chemins de fer, de ceux employés sur le réseau national.

(Le crédit est adopté).

Soulagement du chômage, $100,000.

L'hon. M. STEVENS: C'est un crédit important, et je sais que plusieurs de nos amis de ce côté aimeraient à prendre part à la discussion. J'espère que le ministère, lors de notre prochaine séance, ne cherchera pas à me rendre responsable, comme il l'a fait pour notre chef, de l'existence du chômage, parce que j'émets cette observation. Il se fait tard, et je sais que le comité n'aimerait pas entrer dans une longue discussion de cet important chapitre.

L'hon. M. MURDOCK: Je consens bien volontiers à l'ajournement de la discussion.

(Le crédit est réservé).

Rapport est fait de l'état des travaux.

(La séance est levée à onze heures douze minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Lundi 24 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DU CODE CRIMINEL

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest) demande à déposer le projet de loi (bill n° 54), tendant à modifier le Code criminel. Le présent bill, dit-il, a pour objet d'abroger l'article 20 du chapitre 25 des statuts de 1921. L'article en question du Code criminel fut adopté au mois de juin de l'année dernière, sur les instances d'une section de l'Ouest qui demandaient une enquête sur de prétendues fraudes accompagnant le transfert de scrips de terres des métis et l'emplacement de ces terres.

Nombre de fraudes dont on se plaint sont censées avoir été commises il y a quinze ans passés. Or, l'amendement apporté à l'article 20 du chap. 25 des statuts de 1921 décrète que nulle poursuite ne peut-être intentée après l'expiration de trois ans à compter de la date de l'infraction.

(La motion est adoptée.)

Le bill est lu pour la 1re fois.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE LA NATURALISATION DE 1914

M. ARCHAMBAULT demande à déposer le projet de loi (bill n° 55) tendant à reviser et à modifier la loi de la naturalisation de 1914. Sous le régime de cette loi, il est nécessaire que le requérant ait habité au moins cinq ans au cours des huit dernières années dans une partie quelconque de l'empire et qu'il ait passé la dernière année au Canada. Lorsque la dernière guerre éclata, un amendement fut adopté décrétant que le temps passé outremer dans les rangs des armées de la Couronne serait compté pour résidence au Canada; cependant, la loi ne prévoyait pas le cas de ceux qui s'étaient enrôlés dans les armées de pays alliés.

Il en est résulté que les Belges, les Français ou les Italiens établis au Canada depuis quatre ans avant la guerre et qui se sont enrôlés dans l'armée alliée, se sont trouvés obligés de demeurer encore cinq ans au Canada depuis leur retour dans ce pays, disons en 1919, pour pouvoir obtenir leur naturalisation, la durée de leur absence n'ayant pas compté. Je soutiens que cet oubli a causé une grave injustice, et c'est pour y remédier que je présente ce bill dont je fournirai une explication détaillée à l'occasion de sa deuxième lecture.

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

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

LE CAPITAINE CARTY

M. FOURNIER demande:

1. Quels sont les services de guerre du capitaine Carty représentant de la commission dans le bureau d'appel de la division de l'architecte en chef, ministère des Travaux publics?
2. Quels étaient ses appointements lors de sa nomination?
3. A-t-il reçu des avis ou des conseils quant à ceux qui devaient gagner ou perdre leurs appels?
4. Dans l'affirmative, de qui?
5. Avant d'entendre les appels, a-t-il eu des entrevues avec des fonctionnaires de la division touchant la décision à rendre?
6. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces fonctionnaires?
7. Fait-il encore partie du personnel de la commission?
8. Dans la négative, où est-il employé à l'heure actuelle?
9. Quels appointements a-t-il touchés l'an dernier?
10. A-t-il obtenu ses fonctions actuelles à la suite d'un examen de concours?
11. Dans la négative, pourquoi?
12. Quels sont ses appointements actuels?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Le capitaine Edward Godfrey Carty, de la milice canadienne, fut nommé lieutenant provisoire de la 23ième batterie de la

8ème brigade de la milice, le 18 décembre 1915, il a fréquenté l'école royale d'artillerie de Kingston depuis le 10 janvier 1915 jusqu'au mois de mars de la même année; il a obtenu son certificat de lieutenant d'artillerie, a été nommé adjudant et officier payeur du dépôt d'instruction du corps des signaleurs de l'armée expéditionnaire, à Ottawa, le 13 mars 1916; a été transféré au dépôt du 2ème bataillon du régiment de l'est de l'Ontario, à Ottawa, comme officier payeur à compter du 29 décembre 1917, et a été licencié le 10 septembre 1919, par suite de la démobilisation générale du corps expéditionnaire. Cet officier n'a jamais servi outre-mer.

2. $1,800 par année, plus l'indemnité de vie chère.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Non, pas que sache la commission du service civil.

6. Je ne le saurais dire au juste.

7. Non.

8. Au ministère des Chemins de fer et Canaux.

9. $2,400.

10. Non, les règlements n'exigeant pas d'examen pour ceux qui n'étaient employés que temporairement.

11. Répondu sous le n° 10.

12. Répondu sous le n° 9.

CHANTIERS DU GOUVERNEMENT À SOREL

M. BOUCHER demande:

1. Combien de personnes venant du comté d'Yamaska ont été placées aux chantiers du Gouvernement à Sorel, pendant la campagne de l'élection partielle dans la division susdite, au courant de mai 1921?

2. Quels sont leurs noms, le genre d'emploi, et les salaires payés à chacune de ces personnes?

3. A la recommandation de qui ces personnes ont-elles été employées?

4. Est-il vrai que le surintendant des chantiers, M. Lacouture, a accepté d'employer des personnes, après avoir déclaré qu'il n'avait pas de travail à leur donner?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine):

1. 30 personnes.

2.

LISTE DES HABITANTS DU COMTÉ D'YAMASKA EMPLOYÉS AU CHANTIER NAVAL EN 1921.

N°	Nom	Fonctions	Salaire par heure	Date de l'entrée, année 1921
292	St.-Germain, Alcide	Charpentier	·45	26 mai
260	Lafleur, Adel	"	·45	23 "
253	Crevier, Oliva	"	·45	21 "
255	Bussière, Antoine	"	·45	23 "
256	Bibeau, Albert	"	·45	23 "
257	Lafrenière, Rob	"	·45	23 "
258	Peltier, Rob	"	·45	23 "
259	Peltier, Lucien	"	·45	23 "
254	Hamel, Georges	"	·45	20 "
287	Desmarais, Patrick	Calfat	·45	18 "
288	Desmarais, Armand	"	·45	18 "
289	Deschêneaux, Sifegroid	"	·45	18 "
290	Deschêneaux, Robt	"	·45	18 "
262	Mondou, Willie	Menuisier	·45	18 "
618	St.-Germain, Robert	Homme de cour	·35	18 "
629	St.-Germain, Aimé	"	·35	18 "
243	Descôteaux, Nap	Charpentier	·45	18 "
245	Bussière, Oswald	"	·45	18 "
251	Desrochers, Oscar	"	·45	18 "
252	Duperron, Israël	"	·45	18 "
217	Larose, Barthélemy	"	·45	16 "
221	Côté, Jos	"	·45	16 "
222	René, Alexandre	"	·45	16 "
229	Deschêneaux, Alf., fils de Ludger	"	·45	16 "
233	Dardin, Willie	"	·45	16 "
201	Crevier, Odilon	"	·45	16 "
203	Crevier, Hormidas	"	·45	16 "
235	Beaulac, Emile	"	·45	16 "
236	Gauthier, Alphonse	"	·45	16 "
235	Desfosses, Etienne	"	·45	16 septembre

3. M. Oscar Lafrenière.

4. Non.

L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. CLARK demande:

1. Quel est le total de l'impôt perçu sur le revenu en 1919, 1920 et 1921 dans tout le Canada?

2. Quel montant total ont payé les (a) manufacturiers, (b) marchands de gros, (c) cultivateurs, (d) détaillants, et (e) hommes de profession libérale?

3. Quelle somme a payée chacune des catégories ci-dessus dans chaque province dans la période susdite?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

1. Exercice 1919, $9,343,419.03; exercice 1920, $20,264,419.43; exercice 1921, $46,381,806,64.

2. Classement des contribuables pour les exercices de 1919, 1920 et 1921:

1919

(a) Cultivateurs	$ 350,759 53
(b) Professions libérales	596,100 87
(c) Artisans	41,337 46
(d) Commerçants	6,077,282 43
(e) Corporations	1,376,829 47
(f) Tous autres	901,109 27
Total	$9,343,419 03

Les catégories (d) et (e) embrassent les manufacturiers, les marchands de gros et les détaillants.

De plus, les commerçants, y compris les corporations, ont payé $32,970,061.81 aux termes de la loi de l'impôt de guerre sur les profits d'affaires (1916).

1920

(a) Cultivateurs	$ 525,836 74
(b) Professions libérales	1,093,401 07
(c) Employés	4,786,520 73
(d) Marchands	4,450,375 34
(e) Manufacturiers	2,551,503 49
(f) Tous autres	6,856,782 06
Total	$20,264,419 43

La catégorie (d) embrasse les marchands de gros et les détaillants.

De plus, les commerçants, y compris les corporations, ont payé $44,145,184.48 aux termes de la loi de l'impôt de guerre sur les profits d'affaires (1916).

1921

(a) Cultivateurs	$ 611,736 64
(b) Professions libérales	2,642,585 66
(c) Employés	11,301,805 58
(d) Marchands	7,689,521 23
(e) Manufacturiers	8,217,730 09
(f) Tous autres	11,823,563 05
(g) Non classés	4,094,864 39
Total	$46,381,806 64

La catégorie (d) embrasse les marchands de gros et les détaillants.

En outre, les marchands, y compris les corporations, ont payé $40,841,401.25, sous le régime de la loi de l'impôt de guerre sur les profits d'affaires.

3.

CLASSEMENT STATISTIQUE DES CONTRIBUABLES ET MONTANT VERSÉ DANS LES DIFFÉRENTES PROVINCES PAR CHAQUE CLASSE EN 1919, 1920 ET 1921.

1919

Province	Cultivateurs (a)	Professions libérales (b)	Artisans (c)	Négociants (d)	Corporations (e)	Tous autres (f)	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard	647 60	19,536 72	1,891 61	137,885 63	49,484 16	39,647 52	249,093 24
Nouveau-Brunswick	204 30	10,988 07	277 24	111,986 79	38,291 82	31,280 69	193,028 91
Québec	2,169 40	147,720 84	11,541 77	1,594,464 12	434,997 14	353,003 55	2,543,896 82
Ontario	28,079 88	277,600 27	17,564 89	3,311,324 45	550,412 67	274,957 44	4,459,939 60
Manitoba	71,358 97	62,733 68	4,881 86	483,781 35	80,804 15	37,050 76	740,610 77
Saskatchewan	69,938 94	14,004 01	123 84	77,119 93	12,331 08	5,319 01	171,836 81
Alberta	179,389 28	35,987 17	720 35	136,733 64	83,950 04	32,180 11	457,960 59
Colombie-Anglaise	5,961 16	31,318 50	4,099 53	227,690 05	126,558 41	124,989 87	520,617 52
Yukon	10 00	1,211 61	236,37	2,296 47	.....	2,680 32	6,434 77
Totaux	350,759 53	596,100 87	41,337 46	6,077,282 43	1,376,829 47	901,109 27	9,343,419 03

Industriels, marchands en gros et détaillants sont compris dans les colonnes (d) et (e).

CLASSEMENT STATISTIQUE DES CONTRIBUABLES ET MONTANT VERSÉ DANS LES DIFFÉRENTES PROVINCES PAR CHAQUE CLASSE EN 1919, 1920 ET 1921—*Fin.*

1920

Province	Cultivateurs (a)	Professions libérales (b)	Employés (c)	Négociants (d)	Manufacturiers (e)	Tous autres (f)	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouv.-Ecosse et île du Prince-Edouard	1,776 12	27,398 87	78,093 78	151,073 81	61,087 00	186,780 48	506,993 06
Nouveau-Brunswick	2,597 00	16,091 83	46,465 24	104,853 13	62,510 00	100,853 78	333,370 98
Québec	6,822 38	253,515 11	1,635,528 88	980,412 20	289,377 49	4,080,590 15	7,246,246 21
Ontario	73,777 40	545,856 46	2,255,569 64	1,879,637 71	1,822,428 00	1,605,467 72	8,182,736 93
Manitoba	61,827 20	91,862 16	378,385 80	753,366 66	140,045 00	445,901 04	1,871,387 86
Saskatchewan	199,537 51	43,111 87	23,219 35	113,404 25	5,425 00	93,546 40	478,244 38
Alberta	157,757 11	56,852 82	87,751 10	217,177 81	16,990 00	99,719 88	636,248 72
Colombie-Anglaise	21,721 47	56,270 60	275,499 32	247,419 71	152,462 00	242,060 82	995,433 92
Yukon	20 55	2,441 35	6,007 62	3,030 06	396 00	1,861 79	13,757 37
Totaux	525,836 74	1,093,401 07	4,786,520 73	4,450,375 34	2,551,503 49	6,856,782 06	20,264,419 43

Marchands de gros et détaillants sont inclus dans la colonne (*d*).

1921

Province	Cultivateurs (a)	Professions libérales (b)	Employés (c)	Négociants (d)	Manufacturiers (e)	Tous autres (f)	Non classés (g)	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse et île du Prince-Edouard	7,883 69	61,483 77	238,047 69	308,546 55	159,366 36	310,874 59	108,142 46	1,194,345 11
Nouveau-Brunswick	1,197 26	27,455 18	169,662 30	174,049 68	101,465 47	129,104 81	98,528 83	701,463 53
Québec	18,285 82	717,692 20	3,280,761 25	2,457,538 97	3,105,536 11	4,535,829 67	1,452,330 05	15,657,974 07
*Ontario	40,973 58	1,282,478 98	5,538,637 66	2,916,519 75	4,246,143 27	4,409,496 99	1,579,546 63	20,013,796 86
†Manitoba	145,906 20	182,927 18	1,020,149 22	852,883 38	248,495 26	1,024,222 60	488,151 04	3,962,734 88
Saskatchewan	165,032 06	114,968 64	158,537 72	253,409 74	15,882 01	390,409 41	95,297 05	1,193,536 63
Alberta	127,722 24	120,355 51	339,532 80	292,065 38	110,051 51	369,915 53	39,355 35	1,298,998 32
Colombie-Anglaise	104,707 32	131,536 88	544,639 44	433,533 48	230,519 55	649,261 56	143,512 98	2,237,711 21
Yukon	28 47	3,687 32	11,837 50	974 30	270 55	4,447 89	.....	21,246 03
Totaux	611,736 64	2,642,585 66	11,301,805 58	7,689,521 23	8,217,730 09	11,823,563 05	4,094,864 39	46,381,806 64

Industriels, marchands de gros et détaillants sont inclus dans la colonne (*d*).
* Y compris la recette provenant de la partie de la province qui est à l'ouest d'Argenteuil.
† Y compris, pour 1919 et 1920, la recette provenant de la partie de la province qui est à l'ouest du district d'Algoma.

SANS FIL MARCONI

M. DESLAURIERS demande:

1. A-t-on résilié l'ancien contrat, non expiré, et fait un nouveau contrat avec la Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, Ltd.?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les conditions de l'ancien et du nouveau contrats?

3. Ce contrat a-t-il été fait avant le changement de gouvernement?

4. Dans l'affirmative, quelles mesures, s'il en est, le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour le rescinder?

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

1. L'ancien contrat n'a pas été révoqué, mais on en a fait un supplémentaire.

2. Voici quels sont les principaux amendements à l'ancien:

Que durant une période de cinq ans, du 1er avril 1921 au 1er avril 1926, la subvention relative à chaque station en opération soit augmentée d'une moyenne de $2,081 par année à $5,500. Que tous les messages du Gouvernement qui, en vertu de l'ancien contrat, étaient gratuits, soient payés à moitié prix des messages commerciaux.

[L'hon. M. Fielding.]

3. Amendement au contrat autorisé par le décret de l'exécutif n° 1573, 31 août 1921, et contrat supplémentaire signé le 15 décembre 1921.

4. L'annulation du contrat supplémentaire n'a pas encore été prise en considération.

BONNES ROUTES

M. ANDERSON demande:

1. Quelle partie de la rue Dundas, comté de Halton, le gouvernement d'Ontario a-t-il achevée sous l'empire du régime fédéral des grandes routes?

2. Combien le gouvernement fédéral a-t-il payé au gouvernement provincial au sujet de ce chemin?

3. Combien a coûté ce chemin jusqu'ici, et combien a-t-il coûté par mille?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. La rue Dundas, comté de Halton, est en voie de construction, mais aucune partie n'en a été complétée en vertu de la loi fédérale des grandes routes.

2. $1,874.94.

3. La route entière de Toronto à Clappison's Corners a coûté, jusqu'au 31 décembre 1921, environ $580,000, soit $18,972 le mille. La vérification détaillée des dépenses dans le comté de Halton n'est pas terminée.

RÉGIMENT ROYAL CANADIEN DU PRINCE DE GALLES

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une demande du 1er bataillon du régiment du Prince de Galles des Leinster (Canadiens-Royaux), au sujet suivant:

"Nous prions le Canada d'aider à notre maintien dans l'armée britannique comme Régiment royal canadien du Prince de Galles, et de représenter le Dominion à ce titre, comme les Gardes irlandaises représentent l'Etat libre d'Irlande, en conservant Son Altesse Royale à titre de colonel en chef."

2. Dans l'affirmative, qu'a-t-on fait à ce sujet?

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui, par l'intermédiaire du haut commissaire du Canada et du Colonial Office.

2. La requête a été soumise au conseil de l'armée qui a déclaré que:

"C'est avec le plus profond regret qu'il s'est vu forcé de recommander le licenciement de ce corps. Cette décision a été exigée par les articles du traité entre l'Angleterre et l'Irlande qui vise la création d'une force de défense militaire par l'Etat libre d'Irlande.

...Etant donné le besoin d'économie, somportant une réduction générale de l'armée, il serait impossible de procéder à une réorganisation sous une nouvelle forme à la place du licenciement".

BUREAUX DE POSTE DE MONTRÉAL

M. RINFRET demande:

1. Combien de bureaux de poste y a-t-il dans les limites de la ville de Montréal?

2. Où sont-ils situés?

3. Combien de lettres et colis ont été reçus et expédiés dans chacun de ces bureaux, pendant l'année 1921?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1. 89.

2.—

Bureaux de poste dans les limites de la ville.

Bureau	Endroit
Montréal (bureau-chef)	Rue Saint-Jacques
Hochelaga	1606 Ste-Catherine E.
Saint-Henri	12 Place St-Henri

Stations postales dans les limites de la ville.

Station postale A	571	Saint-Jacques
Station postale B	324	Sainte-Catherine-O.
Station postale C	1606	Ste-Catherine-E.
Station postale D	317	Centre
Station postale E	1832	Saint-Laurent

Bureaux de poste dans les limites de la ville. —(*Suite.*)

Bureau	Endroit
Station postale F	Angle Notre-Dame et Richmond
Station postale H	Sainte-Catherine, angle Bishop
Station postale M	116 Letourneux
Côte-des-Neiges-O	120 Sainte-Catherine-E.
Station postale R.	1918 Saint-Denis
Station postale S.	222 Blvd Monk
Delorimier	1128 Mont-Royal-E.
Notre-Dame-de-Grâces	5382 Sherbrooke-O.

Succursales dans les limites de la ville.

Ahunstic	6441	Lajeunesse.
Beaudoin	2097	Notre-Dame-O.
Bordeaux	2202	Blvd Gouin
Cartierville	123	Blvd Gouin
Côte-des-Neiges-O.	1869	Côte-des-Neiges
Côte Saint-Louis	1315	Saint-Denis
Côte Visitation	2132	Blvd Rosemont
Leduc	1089	Ste-Catherine E.
Longue-Pointe	3973	Notre-Dame E.
Notre-Dame-des-Victoires	742	Montsable
Ontario Centre	441	Ontario E.
Ontario Est	778	Ontario E.
Park Ave. Extension	259	Beaumont
Ste-Catherine-O., rue	854	Ste-Catherine O.
St-Denis, rue	282	Ste-Catherine E.
Saint-Jean-Baptiste	1324	St-Laurent.
St-Jean-de-la-Croix	2850	St-Laurent.
St-Laurent Centre	508	St-Laurent
Place Saint-Laurent	544	St-Denis
Sainte-Cunégonde	94	Vinet
Saint-Paul	1694	Church
Sault-au-Récollet	1694	Blvd Gouin E.
Tétraultville	4341	Honfleur
Villeneuve	710	Mont-Royal
Villeray	3814	Lajeunesse
Youville	1030	Ontario Est
Suc. n° 15	271	St-Laurent
Suc. n° 16	401	St-Denis
Suc. n° 17	1911	Masson
Suc. n° 18	1911	Masson
Suc. n° 19	320	Notre-Dame O.
Suc. n° 20	2096	Ontario E.
Suc. n° 21	2497	Ontario E.
Suc. n° 22	892	Lacombe
Suc. n° 23	1505	St-Laurent
Suc. n° 26	658	St-Antoine
Suc. n° 27	713	Wellington
Suc. n° 31	486	Roy E.
Suc. n° 33	449	Rachel E.
Suc. n° 35	3049	Ste-Catherine E.
Suc. n° 37	321B	Rachel
Suc. n° 38	1420	Ontario E.
Suc. n° 39	230	Ste-Catherine O.
Suc. n° 42	2698	Notre-Dame O.
Suc. n° 43	481	Gilford
Suc. n° 44	2231	Papineau
Suc. n° 46	345	St-Antoine
Suc. n° 47	244	Laurier O.
Suc. n° 48	76	Rose de Lima
Suc. n° 49	513	Delorimier
Suc. n° 51	117	Bernard
Suc. n° 56	301	Colbrooke
Suc. n° 58	311	Defleurimont
Suc. n° 66	119	St-Denis
Suc. n° 68	1345	Ste-Catherine E.
Suc. n° 69	2275	Jeanne-d'Arc
Suc. n° 72	433	Amherst
Suc. n° 73	447	Beaubien
Suc. n° 77	137	Mont-Royal E.
Suc. n° 85	781	Charlevoix
Suc. n° 86	1158	Decastelneau
Suc. n° 93	1185	St-Denis
Suc. n° 94	1387	Rachel E.
Suc. n° 95	447	Ste-Catherine E.

Succursales dans les limites de la ville—*Fin.*

Bureau	Endroit
Suc. n° 98	988 Blvd St-Laurent
Suc. n° 101	39 Hector, Lge-Pointe
Suc. n° 103	1159 Papineau
Suc. n° 104	2217 St-Jacques
Suc. n° 105	597 Lasalle Ave.
Suc. n° 106	Ave du Parc et St-Viateur
Suc. n° 108	2501 St-Denis
Suc. n° 109	342 Forsythe
Suc. n° 112	1445 St-Denis

3. Aucun dossier.

OPIUM ET DROGUES NARCOTIQUES

L'hon. M. STEVENS demande:

1. A-t-on tenu une conférence internationale sur la question de l'opium et des drogues narcotiques? Dans l'affirmative, où, et à quelle date?

2. Le Gouvernement a-t-il en filière copie des transactions et décisions de cette conférence?

3. La conférence a-t-elle discuté la restriction et le contrôle de la production de l'opium?

4. Le gouvernement britannique, ou le gouvernement français, ou le gouvernement de l'Inde ont-ils pris des moyens de conctrôler la production et l'exportation de l'opium?

5. Le Gouvernement canadien a-t-il fait des représentations aux gouvernements britannique, français et indien touchant le contrôle, la production et l'exportation de l'opium?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des soldats):

1. Quatre conférences internationales relatives à l'opium ont eu lieu. La première, à Shanghai, Chine, janvier-février, 1909; la deuxième, à la Haye du 19 décembre 1911 au 23 janvier 1912; la troisième, du 1er juillet au 9 juillet 1913; la quatrième, du 15 juin au 25 juin 1914.

2. Oui.

3. Oui.

4. Oui.

5. Etant donné que les pays qui sont intéressés tout autant que le Canada faisaient partie de la convention internationale relative à l'opium, qui a eu lieu le 23 janvier 1912, et a été ratifiée le 10 octobre 1919), par laquelle ils s'engagent à restreindre et à contrôler la fabrication et le commerce de l'opium et de drogues nuisibles semblables, et à contribuer à en supprimer l'abus, il ne semble pas que de telles représentations soient nécessaires.

PATROUILLE FORESTIÈRE AÉRIENNE—ALBERTA

M. GARLAND (Bow River) demande:

1. Combien le gouvernement a-t-il dépensé pour la station d'aviation et la surveillance forestière aérienne de l'Alberta-Sud, à High-River, Alberta?

2. Le Gouvernement a-t-il acheté ou construit des bâtiments spéciaux qui ne serviraient à rien autre qu'aux fins d'une station d'aviation?

[L'hon. M. Murphy.]

3. Dans l'affirmative, combien ont coûté ces bâtiments?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de se défaire de cette station?

5. Le Gouvernement se propose-t-il d'interrompre la patrouille forestière aérienne dans l'Alberta-Sud?

6. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

1. 1920-21, $21,947.85; 1921-22, $147,621.25.

2. Les bâtiments à la station d'aviation ont été construits tout particulièrement à ces fins. On pourrait aussi les employer à d'autres fins si c'est nécessaire.

3. Répondu sous le n° 2.

4 et 5. En atendant la réorganisation du service d'aviation résultant de la formation du ministère de la Défense nationale, il est difficile de prendre aucune décision définitive au sujet du maintien d'aucune station d'aviation en particulier. Nous pourrons, en tout cas, continuer la patrouille forestière dans l'Alberta-Sud, durant l'été prochain.

LA BRITISH EMPIRE STEEL CORPORATION

M. MARTELL demande:

1. La British Empire Steel Corporation a-t-elle été taxée, et a-t-elle payé l'impôt sur les profits d'affaires l'an dernier?

2. Dans l'affirmative, quel était le montant de cet impôt, et quand et comment a-t-il été payé?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

1 et 2. Non, car la première période de relève de comptes de cette corporation s'est terminée le 31 décembre 1921.

FONCTIONNAIRES DU DÉPARTEMENT DES POSTES

M. FONTAINE demande:

Combien y a-t-il de fonctionnaires permanents et temporaires (a) hommes, (b) femmes et (c) soldats rapatriés, qui reçoivent $600 d'appointements, par année, dans le département des Postes?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

Permanents a), 1; b) 3; c) aucun; temporaires, a) 8; b) 25; c) 27.

DÉPÔT D'ÉLECTION

M. FOURNIER demande:

1. A-t-on remboursé à tous les députés aux Communes le dépôt que chacun d'eux a fait aux officiers-rapporteurs conformément aux dispositions de la loi électorale?

2. Dans la négative, combien de députés attendent encore qu'on leur rembourse ce dépôt et quels sont les noms de ces députés?

3. Pourquoi retarde-t-on de rembourser ces dépôts?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

1. Non. En vertu des dispositions du paragraphe 5 de l'article 72 de la loi des élections fédérales, on a remis tous les dépôts reçus par l'auditeur général conformément au paragraphe 9 de l'article 40 de cette même loi.

2. Un député et un candidat élu, M. Georges Parent, et M. Pierre Bertrand, défait dans le district électoral de Queen-Ouest, n'ont pas encore été remboursés de leur dépôt respectif.

3. Le retard provient de ce que l'officier-rapporteur a omis d'adresser ces dépôts à l'auditeur général du Canada, conformément au paragraphe 9 de l'article 40 de la loi des élections fédérales.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENT

Par M. VIEN:

1. A-t-on pris inventaire du matériel de guerre que le Canada a fourni au gouvernement britannique, lors de la déclaration de guerre?

2. Dans l'affirmative, quelle était la nature des expéditions et à quelles dates ont-elles été effectuées?

3. Ce matériel de guerre a-t-il été rendu en nature ou a-t-il été payé en argent?

4. Dans ce dernier cas, quel était le mode de paiements et à quelle date ces paiements ont été faits?

1. Le Gouvernement du Canada a-t-il reçu du gouvernement impérial des expéditions de munitions de guerre, d'armes et d'équipement, en 1921 et 1922?

2. Dans l'affirmative, quelles étaient la nature et la valeur de ces expéditions et à quelles dates ont-elles été faites?

3. En vertu de quel arrangement ces expéditions ont-elles été faites?

4. S'il s'agit d'arrangements écrits, quel fonctionnaire les a signés pour le Canada, et quand les a-t-il faits?

5. Le Gouvernement attend-il d'autres expéditions de même nature?

6. Dans l'affirmative, quelles en sont la nature et la valeur?

7. Est-il vrai que le Gouvernement canadien a reçu du gouvernement britannique des accoutrements, des armes et des munitions à l'automne de 1921?

8. Quelle en était la considération?

9. Est-il vrai que ces armes, accoutrements et munitions étaient hors de service ou en très mauvais état, et que le Gouvernement canadien est aujourd'hui obligé de dépenser de fortes sommes pour les réparer?

10. Est-il vrai qu'une grande partie des munitions n'aura aucune valeur après 1924, et qu'elles devront être détruites?

11. Qu'a-t-on fait de ce matériel?

Par M. FOURNIER:

1. Quels sont les noms, fonctions et appointements des fonctionnaires de la division de l'architecte en chef des Travaux publics qui ont travaillé aux trois classements qui furent affichés dans la division?

2. Lequel des trois classements le sous-ministre a-t-il approuvé et recommandé à la commission?

3. En quelle année, dans quel mois et quel jour des rapports ou cartes de classification de la division de l'architecte en chef ont-ils été reçus à la commission?

4. Après réception de ces rapports ou cartes à la commission, en a-t-on émis d'autres?

5. Dans l'affirmative, à quelle date?

6. Qui les avait demandés?

7. Quels sont les noms, fonctions et appointements des fonctionnaires à qui ces nouveaux rapports ou cartes furent remis?

8. Tous les fonctionnaires en ont-ils été informés? Si non, pourquoi?

9. Quelles étaient les fonctions de ceux qui reçurent ces cartes?

10. Pour quels positions et appointements chacun d'eux furent priés de remplir les cartes?

11. Dans quels postes et à quels appointements furent-ils classés?

12. Quels étaient les fonctions et les appointements de chacun d'eux, lorsque les deux premiers classements furent affichés?

13. Quel est le montant d'arrérages reçu par chacun?

14. Quels étaient leurs fonctions et appointements, ainsi que l'année de leur entrée au service?

DRAWBACK

Par M. EVANS demande:

Etat indiquant les matières premières, leurs quantités et valeur sur lesquelles une remise en vertu de la loi des remises a été effectuée, ainsi qu'une liste des firmes auxquelles cet argent a été rendu; aussi un relevé des articles manufacturés avec ces matières premières, et les pays sur lesquels ils ont été exportés.

L'hon. M. FIELDING: Pour quelle période?

L'hon. M. BUREAU: Avant que cette motion ne soit adoptée, l'honorable député ferait bien d'indiquer la période à laquelle sa question s'applique.

M. EVANS: Pour 1921, la dernière année où un rapport a été fait.

M. CALDWELL: Entre 1920 et 1921, il n'y aurait qu'une très courte période, à moins que l'une ou l'autre année ne fût comprise.

M. EVANS: C'est pour l'année finissant le 31 mars 1922.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

CORRESPONDANCE RELATIVE À LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition) demande:

Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et autres documents que les gouvernements britannique et canadien ont échangés relativement à la conférence des premiers ministres en 1921.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Mon très honorable ami doit savoir que presque toute cette correspondance est marquée "secrète et confidentielle". Je suppose que mon honorable ami désire que je demande au gouvernement britannique l'autorisation de déposer cette partie de la correspondance qui est secrète et confidentielle, et que je ne la dépose sur le bureau de la Chambre qu'après y avoir été autorisé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais qu'une partie de cette correspondance est ainsi marquée, et, quant à moi, je ne demande pas qu'aucune partie soit considérée secrète ou confidentielle. Je laisse au cabinet le soin de décider, dans l'intérêt de la nation, ce qui doit demeurer secret et confidentiel.

M. l'ORATEUR: La motion est adoptée avec cette restriction.

QUESTIONS TRANSFORMÉS EN DEMANDES DE DOCUMENTS

Par l'hon. M. STEVENS:

Relevé indiquant les noms de personnes venant de Pologne, de Roumanie ou de Russie qu'on a laissé entrer au Canada sous caution pour travailler sur des fermes, et qui auraient d'après une enquête enfreint les termes de leur caution.

1° Par M. PARENT:

Copie de tous télégrammes, lettres, demandes, pétitions et autres documents échangés entre le Gouvernement et des particuliers ou compagnies, touchant les conditions imposées aux diverses compagnies de chemin de fer qui se proposent d'utiliser le pont de Québec pour entrer dans la ville de Québec.

2°

Copie de tous contrats, correspondance, conventions et autres documents échangés depuis 1911 jusqu'ici entre le Gouvernement, directement ou par l'entremise d'une commission, et le chemin de fer Pacifique-Canadien ou autre chemin de fer, touchant la construction et l'usage de la gare centrale du Palais, dans la ville de Québec.

3°

Copie de toute correspondance et de tous documents touchant la nomination d'un ou de plusieurs évaluateurs à Paris et à Londres par la commission du service civil.

1° Par M. ARCHAMBAULT:

Relevé indiquant (1) des fonctionnaires qui ont fait office de censeurs de la presse pendant la guerre, (2) les règlements de la censure de presse, (3) les journaux qui ont été censurés, ainsi que l'endroit où ces journaux étaient publiés, et la date de la censure, (4) copie des articles qui ont été censurés.

Par le très hon. M. MEIGHEN:

Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance et autres documents que les gouvernements canadien et britannique ont échangés touchant une adresse adoptée par le Parlement canadien relativement aux droits extra-territoriaux du Canada.

1° Par M. McMURRAY:

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, ordre, instructions et autres documents que le ministre ou un fonctionnaire du département du Travail a échangés avec Alfred J. Andrews relativement à la grève de Winnipeg, en 1919.

2°

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, ordres, instructions et autres documents que le solliciteur général ou un des fonctionnaires de son département a échangés avec Alfred J. Andrews, relativement à la grève de Winnipeg, Manitoba, en 1919.

3°

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, ordres, instructions et autres documents que le ministre ou un fonctionnaire quelconque du ministère de l'Intérieur a échangés avec Alfred J. Andrews, relativement à la grève de Winnipeg, Manitoba, en 1919.

4°

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, instructions, ordres et autres documents que les ministres ou un des fonctionnaires des départements de la Justice, du Travail, du Solliciter général et de l'Intérieur ont échangés avec le général Kitchen, relativement à la grève de Winnipeg, Manitoba, en 1919.

M. ALFRED J. ANDREWS—NOMMÉ SOUS-MINISTRE DE LA JUSTICE

M. McMURRAY demande:

Copie de l'arrêté du conseil nommant Alfred J. Andrews sous-ministre de la Justice en 1919; aussi copie de tous télégrammes, lettres, instructions, ordres et autres documents échangés entre le ministre de la Justice ou un fonctionnaire quelconque du département de la Justice et ledit Alfred J. Andrews, relativement à la grève de Winnipeg, Manitoba.

M. l'ORATEUR: La Chambre désire-t-elle adopter cette motion?

Quelques DEPUTES: Adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis véritablement pas comprendre comment le Gouvernement peut permettre l'adoption de cette motion dans sa forme actuelle. Elle demande copie d'un arrêté du conseil nommant Alfred J. Andrews sous-ministre de la Justice au cours de 1919. Comme les honorables députés le savent très bien, le Gouvernement n'avait pas le pouvoir de nommer un second sous-ministre quand il y en avait déjà un, et pour cette seule raison, en outre de plusieurs autres, Alfred J. Andrews n'a jamais été nommé sous-ministre de la Justice. Cette motion donne comme fait une chose évidemment et manifestement fausse.

L'hon. M. BUREAU: La motion demande simplement production d'un arrêté du conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais elle affirme comme vraie une chose qui est fausse et les règles de la Chambre s'opposent à l'adoption d'une pareille motion.

L'hon. M. BUREAU: La motion n'affirme aucun fait, elle demande simplement la production d'un certain arrêté du conseil.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AU CHÔMAGE

M. WOODSWORTH propose la résolution suivante:

La Chambre est d'avis qu'en raison du chômage accentué que les municipalités et provinces ne peuvent enrayer, le gouvernement fédéral devrait trouver quelque moyen de traiter efficacement la situation.

Cette résolution, dit-il, traite d'une question d'importance vitale pour le Canada à l'heure actuelle. Beaucoup d'entre nous ont regretté que le discours du trône n'ait point donné à entendre que le Gouvernement s'occuperait effectivement de cette importante question du chômage. Le paragraphe qui se rapporte à cette question se lit comme suit:

Tout en étant d'opinion que le remède au chômage relève entièrement de la responsabilité municipale et provinciale, mon gouvernement a senti que la situation actuelle étant le résultat, jusqu'à un certain point, de la dernière guerre, il serait justifiable de continuer, pendant les mois d'hiver, d'ajouter un supplément de fonds pris dans le trésor fédéral aux secours donnés par les provinces et les municipalités dans le but de soulager la détresse actuelle.

Je suis d'opinion que le problème du chômage exige beaucoup plus que le soulagement des chômeurs et que ce problème atteint aujourd'hui une importance telle qu'il ne saurait être heureusement résolu par les autorités provinciales ou municipales. J'ai sous les yeux une résolution adoptée lors d'une conférence conjointe des unions ouvrières, des organisations d'anciens soldats et de représentants d'autres corps publics, conférence tenue à Vancouver le 6 février 1922, et cette résolution représente assez bien l'attitude prise par la majeure partie des chômeurs et les organisations ouvrières de tout l'Ouest canadien. Elle se lit comme suit:

Considérant que le chômage est d'un caractère national et ne saurait être traité convenablement par des organisations municipales, et attendu que l'échelle des secours actuellement donnés est si basse qu'elle tend à abaisser le niveau normal de l'existence de toute la population ouvrière salariée, il est résolu que nous demandions au Gouvernement d'entreprendre la solution générale du chômage par le travail au prix des unions ouvrières ou l'entretien entier selon l'échelle donnée par la *Gazette du Travail*.

En septembre 1921, une conférence sur le chômage s'est tenue dans ma propre province du Manitoba. Cette conférence s'est réunie sur l'invitation du gouvernement provincial et j'ai sous les yeux une série de résolutions rédigées à cette époque. Il ne faut pas oublier que ces résolutions représentent les aspects municipal et provincial de la question. Parmi les articles traitant des causes du chômage, je vais citer les suivantes:

Les fluctuations de l'industrie sont causées par les changements du marché amenés par la situation mondiale et les habitudes sociales.

Le manque de relations entre le système éducationnel et le marché du travail, de manière à ce que les jeunes gens soient préparés vers des métiers où l'on a besoin de main-d'œuvre.

La permission de laisser immigrer au Canada des hommes et des familles qui ne sont outillés, ni physiquement ni financièrement pour travailler à la culture et qui ne désirent pas faire ce travail, mais désirent adopter quelque forme de travail industriel où la demande de main d'œuvre n'existe pas.

Le manque d'organisation de la part des industries productives de manière à donner un travail continu.

Ayant exposé quelques-unes des causes du chômage, le rapport passe aux mesures suggérées pour y apporter remède:

Il n'y a pas de doute que le problème du chômage est général au Canada et qu'on doit l'envisager à ce point de vue.

Je suis parfaitement d'accord avec les conclusions de la conférence provinciale du chômage en disant que cette question ne saurait être traitée d'une manière satisfaisante, sauf en se plaçant au point de vue national. C'est une opinion conforme aux décisions adoptées à Versailles par la Conférence de la paix. Dans le projet de convention adopté par la Conférence internationale du travail, à Washington, au mois de novembre 1919, on lit la proposition suivante:

En ce qui concerne la proposition n° 3, le ministre fait observer que l'expérience des autres pays a démontré qu'un système d'assurance contre le chômage, pour être efficace, doit venir compléter un système de bourses du travail, dont la principale fonction est de procurer du travail aux ouvriers assurés contre le chômage. A ce point de vue, l'assurance contre le chômage revêt un aspect absolument fédéral, et somme toute la création d'un système d'assurance contre le chômage entre, suivant l'opinion du ministre, dans l'exercice de ses pouvoirs législatifs pour assurer le règne de la paix, de l'ordre et une bonne administration en Canada.

On voit donc que, suivant cette haute autorité, le pouvoir fédéral serait fondé à intervenir dans cette question.

J'ajouterai que le Gouvernement s'est déjà prononcé en ce sens. Voici un document instructif à cet égard:

Les actes du parti libéral en faveur de l'ouvrier. Publié par le comité libéral national, 115 rue Sparks, Ottawa. Hon. W. L. Mackenzie King, M.P., chef du parti.

Voici ce que nous lisons dans ce document:

(2) Que, autant qu'il est possible, dans la situation financière du Canada, le gouvernement fédéral, d'accord avec les divers gouvernements provinciaux, établisse un système d'assurance contre le chômage, la maladie, le dénûment dans la vieillesse et autres incapacités, comprenant des pensions à la vieillesse, des pensions aux veuves et des secours à la maternité; que dans toutes les questions de législation sociale et industrielle on s'efforce de vaincre l'obstacle créé par l'opposition de la compétence respective du fédéral et du provincial en ayant recours à la coopération entre les différents pouvoirs.

Cette résolution établit nettement la responsabilité du Gouvernement fédéral en cette matière et de plus elle engage le parti qui l'a adoptée.

Sur la gravité de la situation, en ce moment, il y a peu à dire. Le ministre du Travail a déclaré, il y a quelques mois, que 200,000 hommes sont sans ouvrage à l'heure actuelle. On peut en conclure qu'environ un million de personnes, hommes, femmes et enfants, souffrent du chômage. C'est une grosse proportion de la population, en vérité. Dans l'Ouest, le chômage se fait gravement sentir depuis deux ou trois ans, en particulier dans les villes de Winnipeg et de Vancouver et, à un degré moindre, dans presque toutes les autres villes, y compris Edmonton, Calgary et Saskatoon.

La crise du chômage existe également dans le centre du pays. On m'a envoyé des résolutions de Toronto, d'Hamilton et autres villes de l'Est. Durant le congé de Pâques, j'ai fait un voyage à la Nouvelle-Ecosse. Dans cette province, non seulement les mineurs manquent d'ouvrage, mais à Sydney environ 2,000 ouvriers métallurgistes sont à rien faire et n'ont aucune perspective d'avoir bientôt du travail et ne savent que faire pour vivre. Laisserons-nous passer la session sans prendre des mesures pour corriger une situation dont tant de gens pâtissent?

Je me permettrai de signaler brièvement quelques-unes des mesures que le Parlement devraient adopter. Autrefois, quand un homme était sans travail en Canada on pouvait dire que c'était sa faute. L'Etat accordait des concessions gratuite, d'accès facile, et un marché pour les produits de la terre. Quand un homme ne réussissait pas dans un endroit il pouvait se transporter ailleurs. Si une certaine occupation ne lui allait pas, une autre s'offrait à lui. Ce temps n'est plus. Aujourd'hui, la grande industrie a tout accaparé et un petit nombre de syndicats est maître des sources d'emploi.

Je m'en suis convaincu lors de mon passage à Sydney. Plusieurs milliers d'ouvriers métallurgistes dépendent d'une grande compagnie. Si, pour une raison ou pour un autre, celle-ci ferme ses portes, les hommes et leurs familles sont sans recours. Autrefois, la fabrication des objets en fer se pratiquait dans quelques petites fonderies et dans les forges; n'importe qui pouvait ouvrir une forge. En Nouvelle-Ecosse, l'exploitation agricole ne peut absorber un grand nombre de chômeurs. La pêche est le principal gagne-pain de la population et l'on m'a dit que pour s'y adonner avec succès il faut un attirail assez considérable.

A Winnipeg, les ouvriers sans travail sont employés dans les ateliers de chemins de fer et autres établissements du même genre.

Ici encore, je voudrais faire remarquer que si pour une raison quelconque le chemin de fer ne peut pas continuer son exploitation d'une façon complète, des milliers d'ouvriers se trouvent dans une situation désespérée, car il leur est absolument impossible d'entreprendre un nouveau travail; ils sont dans la rue. La même chose arrive dans nos grandes exploitations minières et dans les campements forestiers sur la côte. Je prétends qu'aujourd'hui avec l'énorme développement de notre industrie, l'ouvrier sans emploi n'est pas à blâmer. Pourtant, nous le traitons presque toujours comme s'il était un criminel. Nous le jugeons comme s'il était un homme sans énergie ou un paresseux sans quoi il ne serait pas dans une position aussi désespérée. Dans tous les cas, nous le laissons victime d'une certaine défectuosité dans l'organisme industriel, dont il souffre gravement et sa famille encore plus. Il faut absolument modifier cet état de choses.

Une autre question sur laquelle il faut absolument insister, c'est que jusqu'ici les municipalités aidées par les gouvernements des provinces et du Dominion ont dépensé de grosses sommes d'argent simplement pour venir en aide aux ouvriers sans tra-

vail et à la fin de l'année il ne reste aucun ouvrage qui justifie la dépense. Il semblerait qu'il y a au Canada assez de travaux à faire pour que chaque heure d'ouvrage produise quelque résultat. Cette pratique de mettre des hommes à l'ouvrage simplement pour les occuper et pour leur faire casser de la pierre quand ils ont à côté d'eux d'énormes machines broyeuses, est absolument une folie. Toute la difficulté semble pour le moment se résumer à une question de fonds, que nous n'avons pas actuellement pour entreprendre des travaux qui remettraient en activité tout le rouage industriel. Il n'y a pas le moindre doute qu'à ce sujet nous sommes plus ou moins arrêtés par certains corps intéressés. Il y a quelques semaines, à Vancouver, je parlais à un échevin qui est président du comité du chômage et aussi de la commission des finances du conseil de ville. Il m'a fait remarquer que si la cité désirait beaucoup donner des travaux de construction aux ouvriers sans travail de Vancouver, elle ne pouvait pas le faire parce qu'elle ne pouvait pas obtenir d'argent de la banque—dans ce cas il s'agissait de la banque de Montréal. En examinant l'exposé annuel de la banque de Montréal, je constate que le directeur général de cette institution prétend que le chômage est un mal très nécessaire; que ce n'est que par le chômage que nous pouvons faire abaisser les salaires aux prix où ils devraient être—ou pour citer les termes du rapport que le chômage est un "correctif naturel". Monsieur l'Orateur, je pense à ce dont j'ai été témoin dans des maisons d'ouvriers durant les dernières semaines: les hommes étaient sans ouvrage; leurs femmes étaient presque dans un état désespéré; leurs enfants dans plusieurs cas n'allaient pas à l'école parce qu'ils n'avaient ni souliers ni vêtements; c'était non seulement la privation physique mais un découragement absolu de l'existence. Beaucoup de gens sont dans cette situation et pendant ce temps une des première institution financière du Canada nous dit que le chômage est un "correctif naturel". Je prétends que c'est au Gouvernement qu'il appartient de défendre la population du Canada contre une institution de ce genre.

Pourquoi demanderons-nous que tout le fardeau du chômage soit supporté par les provinces ou par les municipalités? D'après les termes de notre constitution, le Parlement doit s'occuper de ces grandes questions comme l'immigration, la politique fiscale, etc. J'estime que les questions qui se rattachent à l'immigration ont beaucoup à faire avec le chômage. Des mille et des dixaines de mille d'immigrants sont arrivés dans la ville de Winnipeg l'an dernier directement de Grande-Bretagne. Ils devaient évidemment se fixer sur des terres, et c'est ce que plusieurs ont fait en premier lieu, mais les fonctionnaires de l'immigration m'ont dit alors que rien ne pouvait empêcher ces gens de s'installer dans la ville quand les travaux de l'été étaient terminés. Un grand nombre d'entre eux sont revenus en vile et il en résulte que les municipalités se trouvent obligés d'en prendre soins. Pourtant, leur présence dans le pays est due directement à l'action du Gouvernement à cause de sa politique d'immigration. On peut dire la même chose de plusieurs de nos lois fiscales, nous en décidons ici, mais nous passons aux provinces et aux municipalités déjà obérées de dettes, le soin de s'occuper des chômeurs. Je prétends, monsieur l'Orateur, que nous ne pouvons pas faire autrement dans cette Chambre que de prendre notre responsabilité.

Les membres du Gouvernement pouraient dire qu'il est impossible d'établir actuellement un système complet d'asurance contre le chômage. C'est peut-être une attitude raisonnable à prendre, pourtant, je voudrais dire ceci: Jusqu'à ce qu'on puisse établir un système semblable, le moins que nous puissions faire c'est d'adopter le principe sur lequel repose l'assurance contre le chômage, c'est-à-dire que l'industrie devrait supporter les charges quelle engendre. Si nous avons amené dans ce pays plus de gens qu'il nous en faut ou si nous avons placé plus d'ouvriers dans une industrie particulière qu'elle en a besoin, le moins que nous puissions faire c'est d'en repartir les conséquences sur la communauté afin qu'elle ne pèsent pas trop sur quelques malheureux qui en sont pour le moment lourdement obésés.

Maintenant, sans entrer dans plus de détails, je ferai observer que le problème est d'une telle gravité qu'il est nécessaire d'en arriver à une décision d'ici à quelques semaines.

On peut rétorquer qu'avec le printemps, l'activité renaît dans les opérations agricoles et dans les diverses industries. C'est peut-être exact; cependant, nous aurons un autre hiver et les perspectives ne sont guère plus encourageantes pour l'hiver prochain qu'elles ne l'étaient l'an dernier.

Si nous voulons réagir d'une façon efficace contre la situation, il est donc nécessaire que le Parlement adopte des mesures dès la présente session. J'ose espérer

que les représentants du peuple se rendront compte que tandis que le Parlement s'occupe, la plupart du temps, de statistique et de principes généraux, nombre de loyaux citoyens du Canada, hommes et femmes se trouvent pour ainsi dire acculés à une situation désespérée à l'heure qu'il est dans nos grandes villes. La principale raison d'être de nos assemblées délibérantes, je le suppose, c'est de pourvoir aux premiers besoins de la population. Je l'ai déclaré devant nombre de réunions ouvrières et je n'hésite pas à le répéter ici, toute assemblée délibérante dans un pays producteur comme le Canada, qui néglige de pourvoir aux besoins essentiels de la population, c'est-à-dire la nourriture, le vêtement et le logement, n'a plus le droit de compter sur la loyauté du peuple. Les classes laborieuses du Canada réclament de toutes parts l'assistance des pouvoirs publics et nous sommes en face d'une situation des plus graves si nous refusons de prêter l'oreille à leurs réclamations et de faire tout ce qui dépend de nous afin de donner une solution au problème du chômage qui existe non seulement au pays mais dans le monde entier.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Avant que l'honorable député reprenne son siège, je désirerais savoir s'il a quelque plan pratique à soumettre à la Chambre sous le régime duquel le gouvernement fédéral pourrait donner une solution au problème?

M. WOODSWORTH: Voici le plan que je suggère: Dès la présente session, le Gouvernement devrait étudier la question et créer un système d'assurance contre le chômage. Loin de moi l'idée de prétendre que l'établissement d'un pareil système procurerait du travail aux ouvriers qui chôment; il serait toutefois de nature à fournir sans délai aide et assistance aux sans-travail sans compter que le Parlement, dans la poursuite de cette œuvre, se verrait forcé à un moment donné d'étudier un programme pratique et d'ensemble. Il existe évidemment nombre de moyens pour remédier à la situation. Toutes les conférences pour ainsi dire qui ont été tenues pour étudier le problème du chômage, ont élaboré des plans que le Gouvernement pourrait mettre à exécution. Pour ne citer qu'un exemple, la rareté des logements se fait sentir dans tous les coins du pays. Dans toutes nos grandes villes, les prix des loyers sont excessifs et il n'y a pas de raison au monde pour qu'il ne se construise pas plus de maisons. Nous avons sur la côte du Pacifique de vastes étendues de terre que recouvre la forêt vierge. Pour quelle raison des milliers de sans-travail arpentent-ils les rues de nos villes quand ils pourraient être employés à ouvrir ces régions à la colonisation? Je le répète, un grand nombre de gens manquent des articles de première nécessité, même de vêtements. Nous avons des fabriques et des moulins en mesure de produire ces articles dont les portes sont fermées à l'heure qu'il est. Or, si ces différentes entreprises industrielles sont incapables de poursuivre leurs opérations. Je ne vois pas pour quelle raison le Gouvernement ne le ferait pas en leur lieu et place, afin de fournir du travail aux ouvriers qui chôment et pourvoir aux besoins essentiels du peuple dans la crise que nous traversons. Dans l'île du Cap-Breton, une partie des mineurs de houille admettent ce principe. Ils soutiennent que si les grandes compagnies, dont quelques-unes détiennent des baux du Gouvernement provincial, ne voient pas jour de continuer l'exploitation des mines d'une manière profitable, il appartient au Gouvernement de le faire en leur lieu et place dans l'intérêt du peuple canadien. Il y a du travail à accomplir, personne n'entretient le moindre doute à ce sujet. Je n'hésite pas à répéter pour le bénéfice du Parlement mais les observations que j'ai faites au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, il existe trois facteurs nécessaires afin de mettre les industries canadiennes en mesure de produire tout ce qu'il faut pour assurer le bien-être de notre population. Ce sont: les ressources naturelles du pays, l'outillage et la main-d'œuvre. Or, je le ferai observer respectueusement, nous avons ces trois facteurs essentiels sous la main en Canada, à l'heure actuelle. Nos ressources naturelles sont pour ainsi dire méprisables. A chaque réunion de nos clubs canadiens, nous avons entendu vanter l'énorme valeur de nos richesses naturelles. Nous possédons l'outillage, et cependant, nos fabriques chôment; nos usines et nos chemins de fer ne fonctionnent pas à leur maximum de rendement. Nous avons déjà au Canada plus d'outillage qu'il n'en faudrait. L'une des difficultés de l'heure à mon avis, c'est que nous ajoutons depuis si longtemps à notre outillage; nous ne pensons plus qu'à l'accroître encore à l'heure actuelle. Notre outillage est pourtant suffisant puisque notre main-d'œuvre chôme. Ce qui nous fait défaut, c'est une certaine dose de courage et d'imagination qui nous permettrait de faire fonctionner avec ensemble et efficacité ces trois facteurs essentiels.

Je ne vois pas pour quelle raison nous laisserions aller les choses de mal en pis. Jusqu'au jour où une partie de notre population ouvrière sera acculée au désespoir. Certes! le Parlement comprend des hommes d'assez haute valeur et d'une habileté suffisante pour élaborer un plan de nature à fournir du travail aux sans-travail. Sinon, le pauvre ouvrier est assurément impuissant à intervenir.

L'hon. MACKENZIE KING: Je dirai tout d'abord que l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) semble avoir parfaitement raison de désirer que l'on trouve moyen d'aider à la solution du problème du chômage. Je crois, comme lui, que ce problème intéresse les municipalités, les provinces et la nation toute entière. Cependant, il importe à ce Parlement de se demander s'il lui incombe à lui-même d'être le premier à aider aux sans-travail ou si ce soin ne doit pas être attribué d'abord aux municipalités, puis aux provinces, et n'être réservé qu'en dernier lieu aux autorités fédérales. Si pareille obligation ne devait pas concerner les municipalités en premier lieu, comment le problème serait-il finalement résolu? Si le projet de résolution de mon honorable ami était adopté dans sa teneur actuelle, l'obligation retomberait sur le gouvernement fédéral et les municipalités n'auraient qu'à recommander à celui-ci de prendre soin des sans-travail qui se trouveraient dans les limites de leurs territoires respectifs.

M. WOODSWORTH: Je ferai remarquer que la motion comporte seulement qu'il est à propos que le gouvernement fédéral cherche un moyen de remédier à la situation. Cela signifie que d'autres autorités peuvent également étudier la question.

L'hon. MACKENZIE KING: Ce que je tiens à faire comprendre, c'est que, d'après moi, le Gouvernement ne saurait se reconnaître obligé de s'occuper en premier lieu du sort des sans-travail. Ce problème est d'intérêt national mais il concerne d'abord les municipalités et ensuite les provinces où le chômage existe. C'est seulement dans le cas où elles seraient impuissantes à le résoudre, qu'il incomberait aux autorités fédérales de s'en occuper. L'état de choses actuel résulte en partie de la guerre, et le gouvernement fédéral a reconnu son obligation à cet égard en promettant de contribuer avec les municipalités et les provinces au soulagement de leurs chômeurs qui se trouvent dans leurs limites. Le ministre du Travail (M. Murdock) me dit qu'il y a peut-être jusqu'à quatre provinces qui n'ont pas encore demandé d'aide au gouvernement fédéral. Mon honorable ami pense-t-il que celles-là consentiraient à être taxées pour venir en aide aux autres provinces comme si c'était pour elles une obligation nationale? Je crois qu'en procédant de cette manière nous ne pourrions arriver à aucun résultat. Je le répète, cette question est d'intérêt municipal, provincial et national à mes yeux comme aux yeux de mon honorable ami, mais elle ne saurait être résolue que par voie de coopération entre les provinces et le gouvernement fédéral. L'honorable député a suggéré l'adoption d'une loi qui établirait une assurance contre le chômage. Je doute fort que le gouvernement fédéral ait seul le pouvoir d'adopter une loi de ce genre. Les provinces l'ont peut-être, et peut-être l'avons-nous nous-mêmes, mais si pareille loi est d'intérêt public, il est certain que nous devrions pouvoir nous entendre ensemble pour en adopter une, d'une certaine manière. C'est dans cet esprit-là que le parti libéral a mis dans son programme la résolution citée par mon honorable ami et que je vais citer à mon tour comme expression de la politique du Gouvernement à cet égard:

> Que, autant qu'il est possible, dans la situation financière du Canada, le gouvernement fédéral, d'accord avec les divers gouvernements provinciaux, établisse un système d'assurance contre la chômage, la maladie, le dénûment dans la vieillesse et autres incapacités, comprenant des pensions à la vieillesse, des pensions aux veuves et des secours à la maternité; que dans toutes les questions de législation sociale et industrielle on s'efforce de vaincre l'obstacle créé par l'opposition de la compétence respective du fédéral et du provincial en ayant recours à la coopération entre les différents pouvoirs.

Cet article de programme admet que le gouvernement fédéral est tenu de prêter l'épaule aux autorités provinciales pour élaborer un projet d'assurance contre le chômage. Toutefois, cela est bien différent de l'aveu qu'il est de son devoir de résoudre le problème sans le concours des municipalités et des provinces.

J'apprendrai à mon honorable ami et à toute la députation que, le ministre du Travail et moi, nous nous sommes déjà abouchés avec les représentants de quelques provinces dans le dessein de tenir une conférence sur ce sujet même pendant l'année courante, et avant que celle-ci expire, la conférence aura lieu. Cependant, je tiens à ce qu'on comprenne bien qu'aux yeux du Gouvernement, toutes ces questions de chômage et d'autres problèmes semblables sont

principalement du domaine des municipalités et des provinces; mais que, lorsque le bien public est en jeu, nous consentons à leur donner la main dans la recherche d'une solution.

L'hon. R. J. MANION: Monsieur l'Orateur, ce que j'ai à dire sur ce sujet ne prendra que quelques instants. A n'en pas douter, cette question est très importante pour tous les pays du monde. Quiconque l'envisage sous un jour favorable doit en venir à la conclusion qu'aucune catégorie de gens ne doit être laissée sans travail et sans pain.

Par malheur, dans la plupart des pays du globe, il a été d'usage de témoigner plus de sollicitude aux bêtes—c'est-à-dire aux êtres inférieurs—qu'aux hommes et, de ce point de vue, la question que le député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) a amenée sur le tapis revêt de l'importance. Il est indubitable que tous les membres de la Chambre désirent trouver, si faire se peut, un moyen de faire cesser le chômage qui prévaut actuellement dans le monde entier, aussi bien qu'au Canada.

Mon honorable ami de Winnipeg-Centre a parlé d'assurance contre le chômage. Il a plus étudié ces problèmes que moi; il sait mieux, j'imagine, que ce moyen a été mis à l'essai en divers coins du globe, et il n'ignore probablement pas la conclusion que j'ai tirée de mes lectures, savoir: que l'assurance contre le chômage n'a pas pleinement réussi. Plusieurs pays, diverses grandes villes d'Allemagne, plusieurs villes de France et quelques villes d'Italie et d'autres ont fait l'essai de ce moyen. Je crois même qu'on y a eu généralement recours chez certaines nations. Cependant, en différents lieux de la terre, ce mode d'assurance a donné lieu à beaucoup d'abus. On a constaté qu'il offrait des inconvénients. Toutefois, à l'exemple du chef du Gouvernement (M. Mackenzie King), je tiens à dire que je fais le meilleur accueil à cette proposition, bien qu'il soit à désirer que, avant d'établir un mode d'assurance contre le chômage, la Chambre étudie le projet beaucoup plus minutieusement qu'elle l'a étudié depuis mon entrée en cette enceinte.

Le premier ministre a fait observer que le Gouvernement suit la ligne de conduite qu'avait tracée l'administration qui a remis les rênes du pouvoir en décembre 1921. C'est un sujet de joie pour nous de voir que la droite soutient notre programme dont elle ne voulait pas avant l'élection. Je remarque que, l'engagement contenu dans le programme libéral qu'il a cité doit être

[L'hon. Mackenzie King.]

relégué aux oubliettes avec maintes autres promesses que ce programme renfermait avant l'élection; et je suis bien aise d'entendre le premier ministre louer aujourd'hui ce que plusieurs membres de son cabinet dénonçaient alors avec des éclats de voix. Cette volte-face est certainement agréable à la gauche, et elle devrait prouver à la population canadienne qu'il est beaucoup plus difficile, au pouvoir, de guérir un mal que de le blâmer, dans l'opposition.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je dirai en premier lieu que j'approuve entièrement les idées du député de Winnipeg-Centre au sujet de notre concours au règlement de l'important problème du chômage par des moyens légitimes. Je crains, cependant, que mon honorable ami ne tente de placer un trop lourd fardeau sur le gouvernement fédéral en se proposant de rejeter sur lui seul la responsabilité de trancher cette question.

Mon honorable ami dit avoir reçu de Vancouver un certain nombre de lettres portant sur ce sujet. A la suite d'une assemblée qui s'est tenue en cette ville, le 6 février dernier, j'en ai moi-même reçu quatorze, sinon davantage, qui font voir qu'à l'avis d'une conférence des sans-travail qui s'est tenue dans cette même ville, le Gouvernement fédéral devrait se charger de remédier à la situation créée par le chômage en payant le plein chiffre des salaires fixés par les unions ouvrières à tous ceux des travailleurs de Vancouver qui se trouvaient sans emploi à ce moment-là. Je me hâte de le dire: Je ne vois pas comment le Gouvernement fédéral pourait assumer une obligation pareille, car, outre que le procédé serait vraisemblablement contraire à l'intérêt bien entendu des chômeurs canadiens, il imposerait à l'Etat un fardeau beaucoup trop écrasant.

Au dire de mon honorable ami, le chômage est général au Canada; c'est assez exact, mais, comme l'a dit le premier ministre, il y a ceci de singulier: plusieurs provinces nous font savoir par la voix de leurs représentants autorisés, et de la façon la plus courtoise, qu'elles sont parfaitement en mesure de faire face à la situation créée par le chômage dans les limites de leur territoire respectif. Depuis que le Gouvernement actuel est aux affaires, des décrets ministériels sont en vigueur qui autorisent la prise de certaines mesures pour atténuer les effets du chômage. Or, il se trouve quatre provinces qui ne jugent ni utile ni indispensable de se prévaloir des offres que

comportent les deux décrets que le Gouvernement a fait rendre au sujet du chômage.

M. CARROLL: Le ministre peut-il me dire quelles sont ces provinces?

L'hon. M. MURDOCK: Les provinces de le Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick et de Québec ont fait entendre d'une manière générale qu'à cet égard elle sont amplement en mesure de subvenir à leurs propres besoins; nous avons plaisir, bien entendu, à croire que tel est le cas.

L'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) s'est reporté à la déclaration suivant laquelle il y aurait au Canada 200,000 personnes sans emploi. Je suis bien aise de lui annoncer que, d'après les dernières nouvelles, les choses se sont beaucoup améliorées depuis quelque temps et que l'état de choses auquel il s'intéresse tout particulièrement, c'est-à-dire celui qui prévaut à Vaucouver et sur le littoral du Pacifique, n'est pas telle qu'il y devrait exister normalement. Un personnage très au courant de la situation m'apprend qu'il se trouve parmi les chômeurs de Vancouver et des environs beaucoup de gens qui n'avaient ou ne pouvaient trouver d'emploi dans les provinces de l'Ouest, et que la rigueur du climat a tout simplement poussés vers Vancouver où ils sont allés grossir les rangs déjà trop nombreux de l'armée des sans-travail. C'est ce qui fait,—détail qui intéressera sans doute mon honorable ami,—qu'au cours du dernier exercice, le Gouvernement fédéral a dû, pour sa part, verser $102,432.36 pour adoucir la situation que le chômage créait à Vaucouver; et cela veut dire que les différentes municipalités et les gouvernements provinciaux ont dû se saigner dans la même proportion pour venir en aide aux chômeurs de Vancouver et des villes avoisinantes.

Le représentant de Winnipeg-Centre et la Chambre peuvent m'en croire, je juge excellent que l'on avise aux moyens de faire face à cette situation. Cependant, comme le vieux proverbe dit que charité bien ordonnée commence par soi-même, je pense qu'on peut affirmer avec autant de vérité et de force qu'assistance et coopération bien ordonnée commencent par soi-même; aussi, suis-je d'avis que ce sont les municipalités et les provinces à prêter l'aide et le concours que réclame la situation résultant du chômage.

Mon honorable ami ne sera peut-être pas fâché d'aprendre aussi que les décrets par lesquels le Gouvernement fédéral s'est engagé à prêter son aide afin d'atténuer les effets du chômage cesseront d'être en vigueur à compter du 30 du mois courant, et que jusqu'à présent nulle municipalité, nulle province n'en a, que je sache, demandé le maintien en vigueur. S'il était réellement besoin de faire durer plus longtemps ces décrets-là, il me semble que les municipalités et les provinces nous l'auraient fait savoir.

Je le répète donc, je conseille que l'on s'occupe de cette question en s'y prenant comme j'ai dit, et je me plais à espérer que c'est ce qui sera fait. Je me ferai un plaisir de mettre tous les dossiers du ministère du Travail à la disposition de mon honorable ami afin que, ayant tous les documents sous les yeux, il puisse rechercher quelque moyen de faire plus que le Gouvernement n'a accompli à l'égard de cette situation depuis le temps qu'il est aux affaires.

M. SIMPSON: Le département que dirige l'honorable ministre se livre-t-il à des investigations sur l'assurance contre le chômage? A ses yeux, cette assurance constituerait-elle un bon moyen de maîtriser la situation créée par le chômage?

L'hon. M. MURDOCK: Le département du Travail a étudié la question, car, en consultant le rapport de mon prédécesseur, je vois qu'il traite d'une partie du discours du trône de février 1921. Je suppose que cet extrait signifie exactement ce qu'il dit, et que le département du Travail a entrepris d'examiner l'affaire mentionnée par mon honorable ami. Le rapport dit:

> Les phrases suivantes du discours de Son Excellence le Gouverneur général, à l'ouverture du Parlement au mois de février, montrent l'attitude du parlement fédéral sur cette question:
>
> Le manque de travail, résultat mondial des conditions auxquelles j'ai fait allusion, bien que moins général au Canada qu'ailleurs, a fait l'objet des études les plus sérieuses. Pour venir en aide aux sans-travail, des mesures ont été prises pour leur procurer un soulagement effectif et on a eu recours à des mesures spéciales pour venir en aide aux soldats sortis du service incapables ou partiellement incapables de travailler. Elles seront soumises à votre approbation.
>
> On fait actuellement une enquête au département du Travail sur les systèmes d'assurance pour les sans-travail et de pensions pour les vieillards.

Voilà la partie du discours du trône qui a été citée, et mon honorable ami, j'en suis sûr, se rendra compte que le département du Travail, en exécution de la promesse faite au pays, a entrepris de faire une enquête sur les systèmes d'assurance contre le chômage et de pensions pour les vieillards. Je suis assez certain que le résultat de cette enquête est dans les filières du dé-

partement du Travail, bien que je n'aie pas eu l'occasion d'en étudier le caractère.

M. CARROLL: Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre part à cette discussion, et j'aurais gardé le silence, si l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), proposeur de la résolution, n'avait pas parlé de l'état de choses qui existe dans la ville de Winnipeg. La situation de cette ville est loin d'être encourageante, et mon honorable collègue n'exagère pas en disant que, à Sydney, deux mille ouvriers métallurgiques, qui veulent travailler, sont actuellement sans emploi, et je crois, aux portes de la famine.

Qu'ai-je entendu: grévistes? Ils ne peuvent même pas délibérément flâner à l'ouvrage, parce que du travail, ils n'en ont pas. La Nouvelle-Ecosse est une province qui ne s'est pas adressée à ce Gouvernement, en vertu des divers décrets de l'exécutif qui ont été adoptés dans le but de venir en aide aux municipalités. Cela ne veut pas dire que la Nouvelle-Ecosse ne se trouve pas aujourd'hui dans une grave impasse. J'ai dit que Sydney compte deux mille chômeurs en quête d'emploi. Ils ne demandent pas l'aumône et n'ont pas sollicité d'aide du gouvernement provincial, parce que s'ils faisaient cette démarche et obtenaient du secours en vertu des règlements actuels de cette province, ils deviendraient des miséreux et ne seraient plus citoyens du pays. Peut-être est-ce un des motifs pour lesquels ils ne se sont pas adressés au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour en obtenir l'assistance qu'accorde la loi actuelle de cette province.

Je veux être franc. J'ai porté cette affaire à l'attention de certains membres de l'exécutif. Je vais interviewer de nouveau le cabinet, parce que, la semaine dernière, j'ai reçu des lettres de plusieurs ministres du culte de Sydney, hommes sages qui m'ont présenté cette question autrement qu'elle ne l'avait déjà été. Je suis forcé d'avouer que c'est une situation des plus sérieuse que, dans une ville de vingt-sept mille habitants, environ, il y ait deux mille sans-travail qui ne peuvent gagner leur pain.

Lorsque j'ai instruit certains membres de l'exécutif de cet état de choses, ils n'ont pas dit qu'ils ne feraient rien, mais je leur en parle aujourd'hui publiquement, et je vais les interviewer encore une fois. J'aurai l'appui de tous les députés de la Nouvelle-Ecosse, et je leur ferai remarquer qu'il y a un moyen de sortir ces deux mille ouvriers de l'acier de cette misère. C'est-à-dire que le problème peut être résolu sans que la dette nationale soit grevée d'un sou de plus, parce que les aciéries de cette ville peuvent être exploitées par l'Etat, si le Gouvernement le juge à propos, et il se rembourserait par la production des aciéries. Si le Gouvernement ne peut se servir des produits actuellement, il les utilisera dans un avenir fort rapproché.

Je n'aurais pas pris la parole, mais l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) ayant fait allusion à la ville de Sydney, mes commettants croiraient que je faillis à mon devoir—ainsi que le Gouvernement, je pense—si je ne me faisais pas leur interprète.

Mon honorable ami dit qu'il était possible que les ouvriers des aciéries de Sydney se mettent à l'agriculture ou à la pêche. D'abord, ce n'est pas là leur genre d'occupation, puis, comme en toute autre chose, le succès ne vient qu'après bien des années.

Voilà la première difficulté. Une autre difficulté, c'est que ces ouvriers des aciéries de la ville de Sydney n'ont pas l'outillage voulu pour la pêche. Il est vrai que cet outillage coûte peu—de $200 à $400 l'achète, mais cette somme dépasse leurs moyens. D'ailleurs, dans la Nouvelle-Ecosse, ces ouvriers ne pourraient pas s'occuper des travaux de ferme, même s'ils y étaient aptes, ce qu'ils ne sont certainement pas. Notre population ne s'occupe guère d'agriculture et il n'y a pas de fermes disponibles pour eux. De plus, un obstacle insurmontable se présente dans le manque de capital. Cependant, malgré les circonstances qui leur ont été contraires, ces 2,000 hommes dont parle mon honorable ami n'ont pas demandé au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse un seul dollar de charité publique, et j'admire leur esprit ferme, indomptable. Tout de même, ils sont, à ma connaissance, dans un cruel besoin, plusieurs familles se trouvant réellement en face de la famine.

Il y a cependant un moyen de remédier à cette situation regrettable, et j'espère qu'en arrêtant sa décision au sujet de l'à-propos d'une commande de rails d'acier à Sydney, le Gouvernement tiendra compte de ma déclaration à savoir qu'il y a urgence absolue de faire quelque chose de pratique. Il ne s'agit pas ici d'un simple problème local, mais bien d'une question d'intérêt national. Il n'y a pas une seule province dans le Dominion tout entier, si mon renseignement est exact, où il n'est pas nécessaire, à l'heure actuelle, que les autorités locales ou le gouvernement fédéral prennent des moyens quelconques afin de

soulager le peuple; et je suis un de ceux qui croient que le gouvernement fédéral—administration précédente ou actuelle,—pourrait être appelé à aider davantage qu'il ne l'a fait jusqu'à présent. Le ministre du Travail (M. Murdock) a dit que l'on avait dépensé $102,000 ces deux ou trois derniers mois, dans la ville de Vancouver. Je puis lui dire que, pour procurer un soulagement suffisant, dans la situation actuelle, à Sydney, ce ne sont pas $100,000 ou $200,000, mais $500,000 qu'il faudrait. Que valent $10,000 ou $50,000, lorsqu'ils sont repartis entre 2,000 familles? Rien. Cela leur permettra de se tirer d'affaires durant une semaine, peut-être, mais ce ne sera qu'un secours passager. Il est donc possible que le moment arrive, si l'état de choses qui dure depuis deux mois persiste, où le gouvernement fédéral devra faire de plus grands efforts pour soulager la souffrance du peuple. Je sais de manière certaine que les municipalités de la Nouvelle-Ecosse, dont la situation ne diffère pas de celles d'autres régions du pays, sont dans un embarras financier, aujourd'hui. En tout cas, celles que je connais, ont tiré leur comptes à la banque et n'ont pas de quoi donner de secours à ceux qui en ont besoin. Je doute même que le gouvernement provincial, si on le lui demandait, fût en position de leur venir en aide. Le gouvernement fédéral pourrait dire: "Eh bien, nous sommes dans la même situation, nous aussi; nous n'avons pas de fonds." Monsieur l'Orateur, il faudrait qu'il y ait plus de coopération Ainsi, prenons le comté du Cap-Breton. Le conseil municipal du Cap-Breton se réunit une fois par année, en janvier, et si quelque partie de la municipalité avait besoin de secours, il faudrait un temps considérable avant d'assembler le conseil et d'adopter des mesures de coopération avec la province, ou avec ce gouvernement, selon le cas. L'arrêté en conseil qui a été adopté il y a quelques mois, offrant de l'aide aux anciens combattants, ne concernait que certaines catégories d'hommes, ceux qui recevaient des pensions et ceux qui apprenaient un métier quelconque; il ne répondait donc pas aux besoins des municipalités, non plus que des différents districts, en général, dans ma province.

Or, monsieur l'Orateur, je désire informer la Chambre que la population de la Nouvelle-Ecosse, n'est ni dépensière ni paresseuse, elle désire du travail, elle en cherche. Elle n'appartient pas à cette catégorie qui essaie de se soustraire à ses devoirs envers leurs familles, leurs amis, ou le public en général. La classe ouvrière de la province, je le répète, tient à avoir de l'emploi, elle en demande, afin de se procurer une subsistance, car elle n'a pas demandé de charité et elle n'en veut pas maintenant. En effet, monsieur l'Orateur, il y en a un bon nombre qui préféreraient mourir de faim plutôt que de compter sur la charité. J'espère donc que le Gouvernement me croira quand je répète que l'urgence dans la ville de Sydney et le voisinage demande quelque action effective.

C'est la question de gages qui se soulève dans le cas des mineurs. Je ne pense pas que mon honorable ami de Winnipeg dira que l'ouvrage manque beaucoup actuellement dans l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse. La question des salaires est bien différente et j'ose espérer qu'on la règlera d'ici peu de temps, quand elle sera soumise au bureau de conciliation qu'on est présentement à rétablir. Ce qu'il faut actuellement, c'est agir et je ne crois pas qu'une enquête sur le problème de l'assurance contre le chômage puisse améliorer la situation. Aucune enquête ne remédiera à la misère actuelle; il faut agir. Mais quand la question de l'assurance contre le chômage, celle des pensions du vieil âge et d'autres questions sociales dont l'opinion publique se préoccupe plus ou moins depuis quelque temps deviendront d'actualité, je puis assurer mon honorable ami de Winnipeg centre qu'elles trouveront en moi un partisan dévoué et un ami sincère.

L'hon. MACKENZIE KING: Je crois que la proposition de mon honorable ami est susceptible de deux interprétations. L'une m'engagerait à l'appuyer, mais non point l'autre. Si l'honorable député prétend que le Gouvernement fédéral doit résoudre le problème du chômage indépendamment de tout concours des municipalités et des provinces, je me verrai forcé de combattre, sa proposition. Si, d'autre part, sa proposition signifie que le Gouvernement fédéral doit, de concert avec les municipalités et les provinces, chercher les moyens effectifs d'arriver à ce but, alors je suis prêt à l'appuyer. Voudrait-il nous dire à quelle interprétation il désire que nous nous arrêtions.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, je désire brièvement.

M. l'ORATEUR: Je tiens à informer la Chambre que l'auteur de la proposition clôt le débat. Si quelque autre honorable député a l'intention de continuer la discussion, c'est à lui de parler.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Le Gouvernement devrait il me semble, d'après les termes même de la motion, pouvoir déterminer lui-même son attitude. Quant à moi, je ne veux pas qu'on soit sous l'impression que j'hésite le moindrement à propos de cette résolution; je n'éprouve au contraire aucune difficulté à me décider.

La résolution comporte que le principe suivi jusqu'à présent en matière de secours n'est pas suffisant et ne va pas assez loin et qu'il faut chercher et adopter quelque nouveau principe ou quelque projet nouveau imposant au Gouvernement fédéral l'initiative et l'obligation principale de secourir cette misère. Sur ce point, chef du Gouvernement, chef de l'Opposition ou simple député, je n'hésite pas le moindrement.

J'approuve entièrement le principe d'après lequel, l'obligation de secourir ceux qui sont dans le besoin ou la misère engage principalement la municipalité, puis, si celle-ci ne suffit pas, la province, et en dernier lieu, mais en dernier lieu seulement, l'autorité fédérale. S'écarter du principe de l'obligation principalement municipale, c'est s'aventurer dans une fondrière d'où nous ne sortirons jamais, et cette Chambre ne devrait pour aucune raison s'éloigner de ce principe. Je m'oppose donc à cette résolution.

Je m'y oppose parce que je crois qu'elle tend à faire prendre à la Chambre une attitude fausse en matière de secours au chômage. Loin de moi l'idée que nous n'avons aucune obligation à ce sujet. Le devoir principal du Parlement fédéral est d'adopter des mesures assez effectives pour réduire le chômage au minimum et procurer du travail au plus grand nombre possible.

Puis-je féliciter l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Carroll)? J'ignore ce qu'il a en vue, lorsqu'il laisse entendre qu'il y a des choses qu'on peut faire, par législation qui procureront du travail à ceux qui en manquent, c'est une question qu'il incombe à la Chambre d'étudier. S'il s'agit de quelque chose pratique et de nature à produire un pareil résultat, je suis prêt à la considérer favorablement. Je le répète, j'ignore, qu'est-ce que mon honorable ami a en vue, mais c'est certainement l'un des principaux devoirs du Parlement fédéral de considérer des sujets de ce genre.

S'agit-il de soulager directement ceux qui sont dans le besoin, c'est d'abord aux municipalités et aux provinces à y voir.

Or, comment s'acquitte-t-il de ces deux obligations qui sont: D'abord, d'établir une politique qui procure à la généralité des gens un travail rémunérateur, ce qui constitue le premier et principal devoir; ensuite s'occuper, en dernier ressort et non en premier lieu, des quelques cas de misère qui peuvent rester? En ce qui regarde la première, nous le saurons quand le cabinet aura formé son programme. Jusqu'ici, le programme est ridiculement vide, le plus anémique que j'aie jamais vu. Mais nous avons encore plusieurs semaines devant nous et tout espoir n'est pas perdu. Par conséquent, le moment n'est pas encore venu pour discuter cette phase de la question. Quant à la deuxième, comme le premier ministre l'a déclaré, le cabinet suit les traces de son prédécesseur, en laissant aux autorités locales le soin de pourvoir aux besoins des chômeurs. Quels résultats obtiendrait-on en agissant autrement? On n'arriverait pas à améliorer le sort des gens en général; on ne ferait qu'encourager le chômage là où les gens sauraient qu'ils n'en ont pas à supporter directement le fardeau.

Il y a un point dans la déclaration du premier ministre que je ne comprends vraiment pas. J'espère que ce n'est qu'une erreur de sa part. D'après lui, quatre provinces n'ont pas demandé d'aide pour le chômage, et par conséquent ces quatre provinces ne devraient pas être appelées à contribuer à une œuvre générale de secours. Examinons un peu la situation. Sous l'ancien ministère, les municipalités furent priées d'organiser un système de secours, partout où la décence et la pitié exigeaient que des secours fussent donnés, puis de s'adresser aux autorités provinciales pour qu'elles contribuent dans la proportion d'un tiers aux indemnités versées, et non aux dépenses générales du service. Nous ne voulions pas que ces provinces ou nous fussent obligées de payer aucune partie des frais d'organisation; nous voulions seulement payer le tiers de ce que touchaient les chômeurs. C'est à ces conditions que nous payions le tiers.

Nous sommes allés plus loin et nous avons dit: En ce qui concerne les vétérans invalides, le gouvernement fédéral s'en chargera. Ils ont souffert de la guerre, et il se peut que ce soit justement la raison pour laquelle ils sont plus susceptibles de chômer, étant souvent les premiers à être congédiés. Nous avons donc dit que nous pouvions nous charger et que nous nous chargerions des vétérans invalides. Nous avons dépensé de ce chef plus d'un million l'an dernier. Je ne sais pas à combien s'est élevée notre contribution d'un tiers au fonds général de secours.

[M. l'Orateur.]

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami me permettra de l'interrompre. Il se figure peut-être que je faisais allusion au système de secours actuellement en vigueur, quand j'ai indiqué la possibilité d'une objection de la part de certaines provinces. Ce n'est pas du tout cela. Je parlais tout simplement du principe suivant lequel le gouvernement fédéral prendrait sur lui d'aider les chômeurs en général; et j'ai demandé à la Chambre, ce que les quatre provinces qui n'avaient pas cru devoir solliciter l'aide du gouvernement fédéral, penseraient si le gouvernement fédéral entreprenait de remédier tout seul au chômage dans tout le pays?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre a dit ceci: Est-il juste de s'attendre à ce que ces quatre provinces qui n'ont rien demandé pour elles, contribuent à aider les chômeurs des autres provinces? Il a ajouté que ce ne serait pas juste. Peu importe qu'il eût voulu parler de la méthode actuelle ou d'une autre. S'il n'est pas juste de demander à une province qui n'a pas solliciter d'aide pour elle-même de contribuer aux secours nécessaires dans une autre qui a sollicité cette aide, alors c'est un principe d'application générale. Autrement dit, si le principe est mauvais, vous avez tort de l'appliquer. Je répète: S'il n'est pas juste d'exiger qu'une province qui pourvoit à ses propres besoins en aide une autre qui ne le fait pas, alors le principe est bon et vous ne devriez pas le violer; or c'est ce que vous faites avec la méthode en vogue actuellement. Par conséquent, je dis que si le système n'est pas juste, il faut abandonner la méthode actuelle. Je suis d'avis qu'il n'est pas juste et qu'on peut très bien demander à l'ensemble du pays de contribuer à certaines conditions au secours des chômeurs. Mais il ne faut pas exagérer, et voici pourquoi: La guerre a produit un état de choses tel que le chômage,—dans quelle mesure on ne saurait le dire exactement,—en est une conséquence directe.

En conséquence, à cause des obligations que nous avions envers les anciens soldats nous nous sommes crus obligés d'assumer et de faire partager à tout le Canada une partie du fardeau du chômage. Cette raison me semblait bonne. Si j'avais pensé autrement, je m'opposerais aux projets du Gouvernement et il me serait impossible de justifier la ligne de conduite adoptée par l'ancien gouvernement.

Or, le gouvernement actuel, tout en suivant précisément le principe appliqué par nous sans s'en départir, en a modifié les proportions, mais au lieu de les modifier dans le sens du principe suggéré par le chef du gouvernement actuel, il les a modifiées dans le sens opposé. Il a dit aux municipalités: "Vous avez la plus grande responsabilité, mais la proportion que vous devrez payer sera la plus faible. Nous paierons la moitié, vous ne paierez qu'un sixième et la province un tiers". Auparavant la municipalité payait un tiers, la province un tiers et le Dominion un tiers. Par conséquent, il fait payer la moitié par l'ensemble du pays,—ce qui est plus que jamais—en sorte que les provinces qui n'ont rien demandé se trouvent à fournir plus qu'elles n'ont jamais donné pour secourir les provinces qui ont demandé l'aide du Gouvernement. En un mot, sa politique est en pratique tout l'opposé de sa théorie. Néanmoins, ce n'est pas la première fois que cela arrive.

En ce qui touche l'assurance contre le chômage, le premier ministre nous lit le programme libéral. Je suis sûr que vous serez heureux, comme nous tous, monsieur l'Orateur, d'entendre enfin une allusion au programme libéral tomber des lèvres du premier ministre. Je suis certain que tous partagent mon avis quand je dis que c'est la première fois que ce programme a été soumis à la Chambre depuis qu'il occupe son poste élevé; c'est la première fois que le premier ministre a lu ses déclarations. Mais, monsieur l'Orateur, me permettra-t-on de demander quelle est cette résolution que, d'après lui, son Gouvernement s'est engagé à remplir? C'est une résolution prudente. Elle contient ce qui suit: Que si c'est d'intérêt public — se sont les propres paroles de mon honorable ami en lisant — et si les finances publiques le permettent et, enfin, si nous le pouvons, nous devrons trouver un moyen de coopérer avec les provinces pour établir l'assurance contre le chômage. Si quelqu'un peut perfectionner la sinuosité de rédaction de cette formule ondulée de façon à ne rien dire, il dépasse mon talent de circonlocution. Le premier ministre s'accrochant à cette unique article du programme libéral et s'y déclarant fidèle, j'en conclus que le plan du Gouvernement est de ne s'occuper du programme de la convention libérale que, quand la résolution en question sera entourée de tous les côtés par des "si" facultatifs donnant sur autant de portes ouvertes.

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne veux qu'un instant, monsieur l'Orateur, pour appeler l'attention de la Chambre sur l'état

de choses existant dans notre province d'Ontario où un certain différend s'est élevé entre la commission Hydro-électrique et le gouvernement provincial. On a émis des débentures et les fonds sont déposés pour faire face à la construction de certaines lignes de rayonnement et d'autres améliorations dans des travaux publics qui, si on les mettait à exécution, pourraient beaucoup soulager les chômeurs de l'Ontario. Je puis dire simplement qu'un grand nombre de citoyens demandent le règlement de ce différend ou la disparition de ce malentendu. L'achat des tramways urbains de Toronto, bien que soumis encore à l'arbitrage, a eu pour résultat le payement de sommes considérables destinées à la reconstruction de ce réseau et a beaucoup soulagé les chômeurs. On pourrait faire la même chose relativement à ces lignes de rayonnement. Les diverses parties sont d'accord sur presque tous les points, mais, pour une raison quelconque, la loi régissant cette question est sujette à certaines modifications. Si cette question pouvait se régler, plusieurs millions de dollars actuellement disponibles à Toronto pourraient être immédiatement consacrés au but auquel ils sont destinés, ce qui occuperait des chômeurs en amenant l'exécution des travaux pour lesquels les débentures ont été émises.

M. IRVINE: Il est intéressant, monsieur l'Orateur, d'observer que tous les honorables députés qui ont traité de cette question s'accordent tous sur son importance et son urgence. Puisque les honorables députés de la droite et le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) ont négligé de proposer des suggestions, je me permettrai d'offrir quelques conseils pratiques. L'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), a-t-on dit, n'en a pas proposé davantage, c'est pourquoi on me pardonnera si je tente, du moins, d'en offrir un ou deux. Si les propositions qui ont été émises ne sont pas jugées utiles, le Gouvernement pourra, après étude, nous en soumettre d'autres.

Nous n'avons pas la prétention de tenir le Gouvernement actuel responsable de la situation ouvrière. Nous savons qu'il n'y a pas plus de sa faute que de la nôtre. Mais nous affirmons que la question intéresse le pays tout entier et qu'à ce titre elle ne peut être renvoyée aux soins des autorités provinciales ou municipales. Tous ceux qui appartiennent au mouvement ouvrier savent que les municipalités ont adopté précisément l'attitude prise par le nouveau ministère. Elles prétendent qu'elles n'ont aucune compétence. Les administrations provinciales tiennent le même langage. Dans cette Assemblée, les ministres nous déclarent que l'initiative appartient aux municipalités et aux provinces. On nous accordera bien que le Gouvernement a du moins le devoir de s'informer pour savoir qui est en charge. Les ouvriers, la Chambre et autres corps législatifs ont intérêt à savoir qui doit prendre l'initiative. La question demeure indécise, car le premier ministre et le chef de la gauche—qu'on retrouve ensemble pour l'occasion—s'accordent à dire que la question relève les autorités locales et qu'il ne faut point la leur enlever. Je ne propose pas qu'on la leur enlève, mais j'aimerais savoir si la question est réellement entre leurs mains à l'heure qu'il est. Il est clair que la question du chômage, comme toutes les questions ouvrières, est de celles qu'on se renvoie d'une autorité à l'autre. Il faudrait pourtant savoir à qui s'adresser.

La question du chômage n'est pas nouvelle. La prochaine saison d'été ne la réglera pas d'une façon permanente. Elle est due à notre système économique. Ce n'est pas mon opinion, ni celle de mon collègue, que la question recevra sa solution dans la Chambre. Nous pensons toutefois qu'il pourrait être fait quelque chose de pratique. Le chef du Gouvernement a invité mon collègue de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) à proposer un plan acceptable. C'est bien; mais le premier ministre a-t-il oublié que le congrès du travail lui a adressé une proposition éminemment pratique à ce sujet? Le congrès des métiers et du travail a présenté la solution qui lui a paru commandée par les circonstances, et c'est la seule ou la meilleure qu'il a pu trouver.

Cette solution a été proposée au Gouvernement. Je ne sais ce que ce dernier en fera; mais en attendant, je désire insérer au compte rendu des débats la proposition du congrès pour régler la crise du chômage. Elle est ainsi conçue:

Nous vous proposons l'adoption d'un système d'assurance contre le chômage basé sur les principes suivants:

(a) Création d'une caisse fédérale pour venir au secours des personnes sans emploi ou d'autres qui ne sont que partiellement employées;

(b) Cette caisse sera constituée au moyen de prélèvements sur les bordereaux de paye des entreprises dans lesquelles les ouvriers sont protégés par cette assurance, et à laquelle contribueront le trésor fédéral et, si possible, les administrations provinciales;

(c) Des secours seront versés aux ouvriers pendant le temps qu'ils seront réellement sans ouvrage ou qu'ils seront employés durant les périodes fixes inférieure à 75 pour 100 de leurs heures régulières de travail:

(d) Aucun patron ne pourra renvoyer ses ouvriers sans en donner avis au service fédéral de placement, afin que celui-ci ait l'occasion de les répartir ailleurs;

(e) L'Etat aura le droit de s'enquérir de la nécessité véritable de ces renvois et de la limitation de la production qu'ils entraînent.

(f) Nul patron ne pourra renvoyer ses ouvriers pour manque d'ouvrage avant que la journée normale de travail ait été réduite de moitié;

(g) Les ouvriers soumis à une diminution de travail recevront la différence jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du chiffre normal de leur salaire;

(h) La loi s'appliquera aux ouvriers travaillant pour le compte d'administrations publiques aussi bien qu'aux ouvriers employés dans des établissements particuliers;

(i) On utilisera les conseils consultatifs des services de placement pour l'application de la loi, et ils recevront le pouvoir de s'occuper de coordonner les travaux publics et d'en payer en partie l'exécution sur les fonds de la caisse, afin d'éviter le chômage.

Ces propositions ne sont pas complètes, mais elles marquent un commencement pour inaugurer la législation devenue nécessaire.

Voilà les mesures que le congrès a proposées au Gouvernement comme point de départ. Si ce dernier estime que les mesures en question ne sont pas pratiques, qu'il en propose d'autres lui-même. Puisque le Gouvernement a reconnu que la situation est grave et qu'il voudrait la voir corrigée, qu'il nous dise ce qu'il prétend faire, s'il a un meilleur plan.

Les représentants du travail organisé seront, je pense, très heureux de donner leur appui au Gouvernement s'il a une solution qu'ils considèrent meilleure que celle que je viens de mentionner.

Voici une autre proposition. Si l'on considère qu'en ce moment l'assurance contre le chômage n'est pas possible et si le Gouvernement n'a pas d'autre proposition à lui substituer, je veux lire une clause du projet présenté par le conseil des métiers et du travail de Calgary. C'est seulement un palliatif d'après eux, mais il mérite d'être pris en considération. Je l'offre au Gouvernement pour ce qu'il vaut:

Que les gouvernements fédéral et provinciaux et les municipalités préparent les évaluations pour les travaux qu'il est possible d'exécuter pendant les mois d'hiver et que des soumissions pour ces travaux soient préparées et offertes de bonne heure à l'automne pour supprimer tout délai inutile des travaux nécessaires.

Que le gouvernement du Dominion prenne en considération les nouveaux travaux de construction des routes nationales dans l'intention de la compléter d'un océan à l'autre.

Ce sont les deux principaux palliatifs. Je ne sais pas si le Gouvernement les adoptera, mais dans tous les cas je les ai soumis à sa considération.

Pour conclure, je dirai que le Gouvernement s'est déjà engagé sur cette question. Il a déjà payé des secours aux ouvriers sans travail du Canada. Il a accepté une responsabilité partielle au moins d'accord avec les administrations provinciales et municipales pour venir en aide aux chômeurs. C'est au moins une admission d'obligation partielle. Mais il y a plus, le Gouvernement s'est cru obligé d'indemniser les grandes compagnies qui ont pu encourir des pertes dans la fabrication de munitions et autre matériel de guerre. Si je ne fais pas erreur, la British Empire Steel Corporation de la Nouvelle-Ecosse a reçu des subventions—peut-être ce n'est pas le terme exact—parce que lorsque la guerre a cessé on lui a laissé sur les bras un énorme outillage et qu'elle ne pouvait pas réaliser les profits espérés. Le Gouvernement lui a remboursé le montant des pertes qu'elle a pu faire. Si le Gouvernement peut rembourser les pertes probables d'une compagnie, il devrait se croire quelque peu obligé envers les hommes que cette compagnie prive d'ouvrage. Je crois que le Gouvernement désire aussi sincèrement que moi la solution du chômage et je n'hésite pas à le dire. Je crois que le chef de l'opposition est sincère également. Mais il me semble que tout en comprenant la gravité et l'importance de ce problème que nous voudrions tous voir résolu partiellement ou complètement, personne ne paraît savoir ce qu'il faut faire à ce sujet. Cela veut-il dire que nous devons abandonner la question, l'enterrer et la négliger; que nous ne devons pas continuer à l'étudier? Ne serait-il pas possible que le Gouvernement nomme un comité permanent pour étudier la question et continuer à faire des propositions? Parce que je veux donner l'assurance à la Chambre que le chômage durera plus longtemps que l'été. L'hiver prochain sera aussi mauvais sinon pire que le dernier et c'est le moment de prendre toutes les précautions nécessaires pour empêcher le chômage d'être aussi répandu dans le Canada qu'il l'était l'hiver dernier. Si les suggestions offertes par le congrès des métiers et du travail au Canada ne sont pas pratiques et si l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et moi-même n'avons pas pu contribuer à indiquer quelque chose d'utile, ne limitons pas là notre effort; trouvons un autre groupe de personnes qui pourra nous donner quelque chose de sérieux.

J'ai encore une autre idée, c'est que le Gouvernement prenne des mesures pour convoquer une conférence nationale où seront représentés les administrations municipales et provinciales et le gouverne-

ment fédéral afin de prendre en considération les propositions de la conférence de la paix afin de voir ce qu'on peut faire à leur endroit.

Il y a une chose sur laquelle je voudrais insister c'est que le Gouvernement commence à appliquer immédiatement la résolution dont le premier ministre (M. King) a donné lecture aujourd'hui.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur. Je me permettrai d'abord une ou deux observations au sujet des idées émises dans cette discussion par d'honorables députés qui ont pris la parole.

Le ministre du Travail (M. Murdock) a dit qu'un certain nombre de chômeurs de Vancouver étaient dans cette ville parce qu'ils ne consentaient pas à aller travailler dans le nord-ouest. Un grand nombre d'entre eux y sont allés au printemps dernier, mais on les a renvoyés parce qu'il n'y avait pas de travail pour eux. Il y a eu des avis publiés dans les journaux du Nord-Ouest qui protestaient contre l'envoi de nouveaux hommes venant de la côte du Pacifique.

Et c'est aussi un fait notoire que, eu égard à la courte saison durant laquelle s'exécutent les travaux de la ferme, dès que le battage du grain est terminé dans les provinces de l'Ouest, il ne reste plus rien à faire. Les opérations du battage exigent donc un plus grand nombre d'hommes sur la ferme que les travaux d'hiver de sorte que les sans-travail retournent arpenter les rues de nos grandes villes; il va donc sans dire qu'un bon nombre repassent les montagnes et viennent s'échouer à Vancouver. Cependant, les sans-travail qui chôment durant l'hiver ne sont pas responsables de la situation dans laquelle ils se trouvent placés. Je le répète, cet état de choses résulte du mauvais ajustement des rouages de notre système industriel.

De plus, on nous répète sur tous les tons que charité bien ordonnée commence par soi-même et que les municipalités doivent être les premières à adopter des mesures de ce chef.

Or, un bon nombre de municipalités, du moins dans l'Ouest, ont pris des mesures en ce sens et ce n'est qu'après avoir acquis la certitude qu'elles n'étaient pas en mesure de donner une solution au problème qu'elles ont fait appel à l'assistance des gouvernements provinciaux. A leur tour, les gouvernements des provinces ont déclaré l'aide du pouvoir fédéral le jour où ils se sont rendu compte qu'ils sont dans l'impossibilité de résoudre seuls un problème de cette importance. La résolution adoptée à la conférence convoquée par le gouvernement du Manitoba et que j'ai cité tout-à-l'heure, insiste sur le fait que le problème est d'une telle importance qu'il revêt le caractère d'une question nationale et doit être traité comme telle.

Un honorable député de l'Est a laissé entendre qu'à mon idée les ouvriers des acieries pourraient peut-être se livrer à l'industrie de la pêche. Il s'est mépris absolument sur le sens de mes paroles. Je suis borné à faire observer que certains gens disent: Pour quelle raison ces ouvriers ne travailleraient-ils pas dans d'autres industries? Pourquoi ne se livreraient-ils pas à l'industrie de la pêche? Or, j'ai adopté précisément la même attitude que l'honorable député, à savoir que ces ouvriers sont dans l'impossibilité absolue de le faire étant donné que cette industrie exige un outillage considérable.

Je doute fort que le problème du chômage puisse être résolu par la mise en vigueur purement et simplement d'un système d'assurance contre le chômage. Ce système, je l'admets en toute franchise, n'a guère obtenu de succès éclatants dans les pays où il a été mis à l'essai. L'assurance contre le chômage toutefois a donné des résultats. A l'heure qu'il est, nous sommes en face d'un problème mondial.

D'aucuns sont d'avis que le seul moyen de résoudre nos problèmes économiques c'est d'apporter des modifications radicales et de grande portée à l'ensemble de notre système économique. Je suis de cet avis, mais puis me tromper. Si le système économique actuel est en mesure de faire face à la situation, qu'on en fasse l'essai. S'il nous permet de pourvoir aux besoins de notre population, prenons les mesures nécessaires à cette fin, mais en attendant, faisons en sorte que les ouvriers, surtout les petits enfants, ne souffrent point. Si le système en vigueur peut assurer la subsistance au peuple canadien, c'est peut-être la preuve que d'aucuns parmi nous ont tort de conclure, en analysant la situation, qu'il est nécessaire d'apporter des modifications radicales à notre système économique.

Quelques-uns parmi nous ont été associés d'assez près à ce que l'on est convenu de désigner sous le nom du groupe ouvrier-radical dans l'Ouest canadien, Or, je tiens à le faire savoir à mes honorables collègues, l'idée s'est fortement implantée au sein de nombreux groupes du travail organisé qu'il est pour ainsi dire inutile d'accomplir quoi que ce soit par l'intervention

du parlement canadien. Le chefs du mouvement ouvrier ont pour ainsi dire perdu tout espoir de ce côté. Quelques-uns, et j'en suis, sont d'avis que nous devrions faire usage du pouvoir du Parlement jusqu'à la limite. D'autres soutiennent qu'une pareille attitude serait absolument inutile. En réalité, je ne sais pas trop s'il ont tort. Lorsque nous demandons au Gouvernement du jour la chose la plus simple au monde, à savoir qu'il adopte des mesures pour venir en aide aux sans-travail qui sont évidemment en face du specte de la faim et qui ont été secourus par les municipalités pendant l'hiver dernier, s'il refuse d'agir afin de procurer au peuple les articles les plus essentiels à la vie, ce refus est de nature à mon sens à appuyer l'assertion qu'il est inutile de chercher à obtenir des réformes appréciables par la voie de notre organisme parlementaire.

Le premier ministre déclare qu'il est prêt à coopérer avec les autorités tant municipales que provinciales. Le mot "coopérer" sonne très bien à notre oreille, mais j'aimerais à entendre le premier ministre lui attribuer un sens un peu plus défini. A venir jusqu'aujourd'hui, le pouvoir fédéral a prêté son concours aux provinces et aux municipalités afin de secourir les chômeurs. Le ministre du Travail (M. Murdock) affirme que le Gouvernement est encore prêt à coopérer avec les gouvernements provinciaux et les municipalités afin de secourir les nécessiteux. La résolution que je propose toutefois vise à une intervention plus énergique de la part du pouvoir fédéral que celle qui consiste simplement à distribuer des aumônes. Elle ouvre du moins la voie à la solution permanente du problème du chômage ou sinon, elle offre en tout cas un moyen plus raisonnable de secourir les gens qui sont écrasés à l'heure qu'il est sous le poids de notre présent système économique. Le premier ministre déclare qu'il serait absolument en faveur de l'adoption de la résolution, s'il pouvait obtenir l'assurance qu'en ce faisant le gouvernement fédéral n'assurera pas une juridiction exclusive en cette matière ni la pleine et entière responsabilité qu'il partage en ce moment avec les provinces et les municipalités. Loin de moi l'idée d'enlever aux provinces ou aux municipalités une seule parcelle de la responsabilité qui pèse sur leurs épaules de ce chef. De fait, ces questions de stricte juridiction m'intéressent fort peu. Je désire simplement que le Gouvernement du jour élabore un programme défini et de nature à produire des résultats. Du moment que le premier ministre est en mesure de nous donner l'assurance que, dans un avenir prochain, le Gouvernement s'occupera d'adopter une ligne de conduite efficace et définie, c'est tout ce que nous désirons pour l'instant.

Voici le texte de mon projet de résolution:

La Chambre est d'avis qu'en raison du chômage accentué que toutes les municipalités et provinces ne peuvent enrayer...

Ce qui est corroboré par les résolutions adressées au Gouvernement et dont nous avons tous reçu des exemplaires...

...le gouvernement fédéral devrait trouver quelque moyen de traiter efficacement la situation.

On veut attribuer au Gouvernement la responsabilité de trouver le meilleur moyen de répondre aux exigences de la situation. Dans le projet de résolution dont il s'agit nous ne demandons même pas d'assurance contre le chômage, nous laissons purement deviner que pareille assurance serait peut-être à propos. Nous sollicitons le Gouvernement de voir d'une manière définie à ce que ceux qui souffrent maintenant ne soient pas exposés à passer un autre hiver comme ils ont passé celui-ci.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION SUR LE CUMUL DES FONCTIONS MINISTÉRIELLES ET DE LA CHARGE D'ADMINISTRATEUR.

M. l'ORATEUR: M. McMaster propose, appuyé par M. Lanctôt:

La Chambre est d'avis: Il y a lieu dans l'intérêt public, que tous les ministres de la couronne, dès leur nomination à ce titre, résignent tous les directorats qu'ils exercent dans les banques, compagnies fiduciaires, compagnies d'assurance ou de transport, ou grandes corporations de service public; que si des ministres de la couronne retiennent des directorats dans des compagnies autres que celles-là, celles-ci ne devraient faire aucune affaire avec le gouvernement fédéral ou ses départements, ou avec un chemin de fer ou navire que ce gouvernement possède ou contrôle; à condition toutefois que cette interdiction ne devrait pas empêcher ces dernières compagnies d'utiliser les services publics le gouvernement ou d'un de ses départements, ou d'un de ces chemins de fer ou navires.

M. LANCTOT (texte): Monsieur l'Orateur, je dois vous faire observer que je ne suis pas le secondeur de cette motion.

M. McMASTER (texte): C'est vrai, monsieur l'Orateur: mon secondeur est l'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould). L'honorable député d'Assiniboïa va appuyer mon projet de résolution.

M. l'ORATEUR: C'est moi qui fais erreur. L'honorable député de Laprairie-

et-Napierville (M. Lanctôt) occupant le siège voisin de celui de l'honorable député de Brome (M. McMaster), je l'ai mentionné comme appuyant la motion, tandis qu'elle est appuyée par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould).

M. McMASTER: Je dois signaler à la députation ce que cette motion a pour objet de recommander et de défendre. Elle ne demande pas que les ministres qui sont directeurs dans des compagnies adonnées à des affaires que j'appellerai privées, cessent de l'être; elle ne demande pas, non plus, que pour pouvoir devenir ministre un député cesse d'être directeur dans une compagnie adonnée au commerce des épices en gros et dont il aura fait partie jusque-là; elle propose seulement que sa compagnie soit traitée comme s'il y était le seul intéressé, et qu'elle ne puisse faire d'affaires avec le Gouvernement. Cette motion a pour objet d'empêcher un conflit possible d'intérêts fiduciaires et de demander à la Chambre si elle juge à propos ou non que des ministres soient en même temps directeurs de grandes corporations publiques, comme les banques, les compagnies fiduciaires, les compagnies de transport et les grandes corporations de service public. J'espère réussir à convaincre la Chambre que ma proposition est d'intérêt public. Comme je l'ai déjà dit quand je l'ai présentée l'année dernière, je tiens à la la discuter au point de vue des principes et sans allusion aux personnes, car je m'attaque non pas aux particuliers mais à la pratique. Au cours de la dernière session je présentais un bill ayant pour objet d'obliger tout ministre à donner sa démission comme directeur d'une compagnie, dans les quinze jours après qu'il serait devenu ministre, et quelle que fût l'importance de cette compagnie. Cette année, j'ai cru devoir aller moins loin parce qu'on m'avait convaincu, l'année dernière, que j'allais peut-être un peu trop loin. On a d'abord prétendu que ma proposition manquait de sagesse et d'à propos. Je vais aborder ce point dans un instant.

On faisait entendre d'autres critiques; on reprochait au projet d'aller trop loin, en ce qu'il tentait de faire décréter par son texte de loi ce qu'il fallait laisser au libre arbitre des ministres. Quelques-uns soutenaient aussi qu'il allait trop loin et qu'il était injuste d'exiger que celui qui dirigeait une entreprise corporative renonçât à ses fonctions d'administrateur. J'ai répondu à ces deux reproches. Cette fois-ci, je ne demande pas l'établissement d'une loi; je ne dis pas que ceux qui dirigent seul ou en société une entreprise corporative doivent sortir du conseil d'administration, en acceptant un portefeuille. Cependant, je reviens à la charge contre les directeurs de banques, de sociétés de trust et de compagnies de transport. Ce que je veux prouver en premier lieu c'est que tout ce qui est arrivé au pays aux ministres d'Etat qui étaient administrateurs de banques, de sociétés, de trust et d'autres organisations semblables, depuis le dépôt de mon projet de loi de l'an dernier a corroboré, confirmé et sanctionné tout ce que j'ai dit à ce sujet dans cette circonstance-là.

Je ne désire pas occuper inutilement les instants de la Chambre avec cette affaire, car il me smble que les commentaires que j'ai à faire sont d'une logique de premier ordre. Ceux qui occupent les premières rangées de sièges des deux côtés de cette salle tomberont d'accord avec moi, lorsque je dirai qu'en ce pays la vie d'un ministre est une vie de labeurs incessants. Nos usages imposent aux membres du cabinet une grande somme de travaux courants et ce n'est qu'à grand'peine qu'ils trouvent le temps d'étudier des projets politiques.

Nous tenons de la meilleure source que nul ne peut servir deux maîtres à la fois. En pareille matière, on ne saurait mieux faire que de citer un exemple. Je maintiens qu'il n'est pas de meilleure preuve de la légitimité de mon attitude en cette circonstance que ce qui est arrivé à la banques des Marchands du Canada. Le 31 novembre dernier, celle-ci avait des centaines de succursales de l'Atlantique au Pacifique. Elle affirmait que son capital était de dix millions et demi de dollars, environ, et son fonds de réserve d'à peu près neuf millions. Pendant quelques mois antérieurement au 7 décembre, elle avait payé à ses actionnaires, en primes ou en dividendes, une somme qui représentait près de 13 p. 100 de leur mise de fonds. Ce jour-là, le public canadien fut ébahi d'apprendre que les affaires de la banque se trouvaient en très mauvais état. On disait que son fonds de réserve était presque épuisé. On constata que l'institution avait subi de lourdes pertes par suite d'avances à une maison de courtage, ainsi qu'à un établissement industriel dont un représentant de la banque avait géré, du moins, dans une certaine mesure, les fonds depuis quelques mois. Telle était la situation en présence de laquelle la population canadienne se trouvait dans cette circonstance-là.

L'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries était un administrateur de la ban-

[M. l'Orateur.]

que des Marchands du Canada. La députation sait que celle-ci a été vendue à la banque de Montréal. Je ne m'en plains pas; c'était peut-être ce qu'il y avait de mieux à faire, vu la situation où cette banque se trouvait le 7 décembre 1921. Cependant, le ministre dont il s'agit était aussi directeur de la Royal Trust Company, qui passe pour une créature de la banque de Montréal, ce qu'elle est effectivement. Celui qui n'a pas pris part à l'affaire peut difficilement dire si, en l'occurence, le ministre dont il s'agit a défendu les intérêts de la banque des Marchands, la venderesse, ou ceux de la banque de Montréal, l'acheteuse, ou le bien public en général.

Je n'accuse personne de prévarication; mais, je déclare qu'il est mauvais qu'un homme soit dans cette situation, que le public ne peut pas dire de quel côté il penche.

Celui qui était ministre de la Marine et des Pêcheries en ce temps-là a violemment combattu mon projet de loi de l'an dernier. Bien qu'il m'arrive rarement d'ennuyer la Chambre par des citations, lorsque j'adresse la parole, on me permettra probablement de rappeler un petit débat qui a eu lieu sur ce sujet, l'an dernier. Le ministre de la Marine et des Pêcheries de l'ancien gouvernement tenait ce langage:

Je n'hésite pas à déclarer que je suis directeur de plusieurs compagnies industrielles canadiennes. Je suis aussi directeur de banques et de sociétés de trust. Pourrait-il en être autrement? L'homme qui débute jeune dans les affaires, qui y réussit et finit par devenir membre de quelques puissante compagnie industrielle dont on le nomme président, vice-président ou administrateur général, et qui, faisant aussi partie d'autres établissements de commerce de la ville où il habite, réussit à s'enrichir, est invariablement invité à se laisser nommer directeur d'autres institutions importantes, de banques ou de sociétés de trust. N'est jamais élevé à un poste pareil celui qui échoue dans les affaires et ne fait pas preuve de jugement. Supposons qu'un homme d'affaires soit invité à mettre ses talents au service du pays.

Les hommes d'affaires, c'est chose bien connue, n'ambitionnent point les honneurs parlementaires, si grands soient-ils, et ne cherchent pas à entrer dans le gouvernement, bien qu'ils sachent à quel point il est honorable d'être titulaire d'un portefeuille de ministre. L'histoire politique du Canada et des autres pays est là pour montrer que l'homme qui a réussi dans le commerce ou la finance devient rarement membre de la Chambre des représentants ou du Gouvernement. Mais le jour où l'Etat réclame ses services, cet homme n'a d'autre alternative que faire passer son devoir d'homme public, son devoir de serviteur du pays avant le souci de ses affaires particulières pour consacrer tout son temps et tous ses soins aux affaires publiques dont la gestion lui est confiée.

Qu'on me permette une allusion toute personnelle. Mon attitude en tant que membre du cabinet et que député est celle que tout autre homme d'affaires aurait prise. Il m'a fallu, il va sans dire, cesser de surveiller mes affaires personnelles; je n'ai pu vaquer à mes devoirs de membres de divers conseils d'administration. Mais monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. McMaster) peut-il légitimement demander que l'homme d'affaires entrant dans le cabinet se démette immédiatement de toutes les charges qu'il exerce dans ces conseils?

En terminant le débat, je fis cette réponse à l'honorable M. Ballantyne:

Passons maintenant au raisonnement du ministre de la Marine (M. Ballantyne).

Je dirai—j'en prends à témoin tous les honorables députés qui m'ont entendu l'autre jour—qu'en présentant cette mesure, j'ai bien pris garde de n'accuser de mauvaise action aucun des ministres, de même que je me suis abstenu de toute attaque personnelle. Mais, si le ministre de la Marine a voulu attirer la foudre sur sa tête je n'en suis pas responsable. Au moins, il a été franc. Il a avoué être l'un des directeurs de plusieurs grandes entreprises industrielles, de banques et de compagnies de fidéicommis. Il semble croire que ces positions sont absolument compatibles avec celle de ministre de la Couronne. Je le vois qui fait un signe d'assentiment. Mais, monsieur l'Orateur, il a ajouté que l'énergie et l'habileté requises pour l'administration d'un département important l'ont empêché de donner l'attention voulue aux affaires de ses compagnies. Il me fait encore signe que j'ai raison. Alors qu'il m'avoue sincèrement s'il est juste pour les actionnaires de la Royal Trust Company qu'il reste directeur de cette compagnie, qu'il prête son nom à cette institution et le prestige que ce nom comporte, alors qu'il ne s'occupe nullement des affaires de la compagnie? Est-ce bien, est-ce juste, qu'un homme se donne comme le gardien des intérêts des actionnaires et des déposant de la Royal Trust Company, si réellement, il ne consacre pas son attention aux affaires de cette compagnie? Mon honorable ami est directeur, si je ne me trompe—et qu'il me corrige si je fais erreur—de la Merchants' Bank of Canada. Est-il juste et raisonnable que les ouvriers de ce pays soient exhortés à placer dans cette banque leur argent si péniblement gagné, avec la confiance que leur inspire mon honorable ami comme directeur de cette institution, alors que, en réalité, il nous avoue qu'il ne peut donner son temps à cette banque? A mon sens, ce n'est pas bien, et mon honorable collègue, après y avoir songé sérieusement, sera de mon avis.

Monsieur l'Orateur, maintenant qu'ils savent ce qu'il est advenu de cette banque, les gens en sont arrivés à la conclusion que le représentant de Brome formulait à cet égard au cours de la dernière session. Inutile d'insister sur ce point. Mais le ministre qui occupe des charges qui font de lui le dépositaire de l'argent des autres, quand sa fonction officielle l'empêche de s'occuper des affaires de l'institution à laquelle cet argent est confié; ce ministre, à mon humble avis, agit injustement envers lui-même, envers le cabinet dont il fait partie et envers le pays dont il est censé gérer les affaires. Le particulier arrive parfois à se créer une situation considérable dans les affaires en laissant porter son nom sur la liste des administrateurs. Il fait savoir au monde entier qu'il assume sa part de

responsabilité à l'égard de la gestion de l'institution dont il fait partie, et sans afficher la prétention de surveiller personnellement les détails, il fait en sorte qu'on s'en occupe comme il convient. Passons à un autre aspect de la question.

Depuis nombre d'années déjà, le monde s'agite pour obtenir le règne de l'égalité dans les domaines politique, social et économique. Au milieu de cette lutte, les gens constatent avec la plus profonde inquiétude qu'en notre pays aussi bien qu'à l'étranger, le nombre se fait de plus en plus restreint de ceux qui accaparent la puissance de l'argent. C'est un sujet qui pourrait donner lieu à une longue et intéressante discussion. Le cumul des charges d'administrateur rattache entre eux un grand nombre de nos établissements industriels et financiers. Sans aborder ce sujet aujourd'hui, je veux démontrer à la Chambre et, dans une certaine mesure, au pays tout entier que ce cumul doit cesser dès qu'il s'agit de franchir le seuil du conseil exécutif de la nation. Un ami, homme très au fait des affaires, m'a préparé un relevé où il expose de la manière la plus frappante le rapport qui existe entre les grands établissements industriels et financiers et les grandes compagnies de transport du Canada. Sur l'un des côtés du feuillet que je tiens à la main, se trouvent les noms de quinze hommes marquants qui sont administrateurs d'institutions importantes; sur l'autre sont inscrits les noms de seize grands établissements industriels et financiers et de puissantes compagnies de transport.

Quinze d'entre elles sont des institutions canadiennes, et l'une est une société américaine qui a joué un rôle considérable dans le monde de la finance du Canada depuis quelques mois ou années. L'actif attribué à ces compagnies est de $4,295,000,000, ce qui est beaucoup plus que toute notre dette nationale. Voici les noms de ces grandes institutions:

La banque d'Epargne de la cité et du district.
La Sun Life Assurance Company,
La Cackshutt Plow Company,
La Dominion Bank,
La Dominion Textile Company,
La Canadian Bank of Commerce,
La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien,
La banque de Montréal,
La National City Bond Company,...

...qui, apparemment, est une compagnie filiale de la National City Bank, de New-York,

La Royal Trust Company,...

[M. McMaster.]

...que j'ai bien désignée, je pense, en l'appelant une créature de la banque de Montréal.

La Montreal Light, Heat and Power Company,
La Shawinigan Water & Power Company,
La Laurentide Company,
La Royal Bank.
La Montreal Trust Company,...

...qui est en réalité une créature de la Royal Bank.

La Montreal Cottons Limited.

Il y a quinze Canadiens qui sont directeurs d'une, de deux, trois, quatre, cinq ou six de ces seize grandes compagnies. Comme je veux traiter cette affaire à un point de vue de principe général mais non en m'attaquant aux particuliers, je mentionnerai ces directeurs en les indiquant sous les nos 1, 2, etc.

N° 1: directeur de la Cockshutt Plow Company, de la Dominion Bank, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien et de la National City Bond Company.

N° 2: directeur de la Canadian Bank of Commerce et de la National City Bond Company.

N° 3: directeur de la Dominion Bank et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

N° 4: directeur de la Cockshutt Plow Company et de la banque de Montréal.

N° 5: directeur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la banque de Montréal et de la Royal Trust Company.

N° 6: directeur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la banque de Montréal et de la Royal Trust Company.

N° 7: directeur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la National City Bond Company et de la Royal Trust Company.

N° 8: directeur de la Montreal City and District Savings Bank, de la banque de Montréal, de la National City Bond Company, de la Royal Trust Company, de la Montreal Light, Heat and Power Company, de la Shawinigan Water and Power Company et de la Laurentide Paper Company.

N° 9: directeur de la Dominion Textile Company, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la Montreal Light, Heat and Power Company, de la Shawinigan Water and Power Company; de la Royal Bank, de la Montreal Trust

Company et de la Montreal Cottons Limited.

N° 10: directeur de la Dominion Textile Company, de la banque de Montreal, de la Royal Trust Company et de la Montreal Cottons Limited.

N° 11: directeur de la Dominion Textile Company, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la banque de Montréal, de la Royal Trust Company, de la Montreal Light, Heat and Power Company et de la Laurentide Paper Company.

N° 12: directeur de la Montreal City and District Savings Bank, de la Sun Life Assurance Company, de la Montreal Trust Company et de la Montreal Cottons Limited.

N° 13: directeur de la Montreal Light, Heat and Power Company, de la Shawinigan Water and Power Company, de la Laurentide Paper Company et de la Montreal Trust Company.

N° 15: directeur de la National City Bond Company, de la Royal Bank et de la Montreal Trust Company.

Pour rendre plus complète la preuve du cumul de fonctions qui existe, je vais prendre cinq de ces principales compagnies et montrer l'intimité qu'il y a entre les conseils des administrateurs.

Ainsi, la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a, dans son conseil d'administration, les directeurs mentionnés sous les nos 1, 3, 5, 6, 7, 9 et 11.

La banque de Montréal a, parmi ses directeurs, ceux qui sont indiqués sous les nos 4, 5, 6, 7, 8, 10 et 11.

Il y a cinq directeurs de la banque de Montréal qui le sont également de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, et le comité exécutif du Pacifique-Canadien, composé de cinq directeurs, en compte trois qui sont aussi directeurs de la banque de Montréal.

La National City Bond Company a dans son conseil d'administration les directeurs mentionnés sous les nos 1, 2, 7, 8 et 15.

La Royal Trust Company a dans son conseil d'administration les directeurs nos 5, 6, 7, 8, 10 et 11.

La Montreal Light, Heat and Power Company a dans son conseil d'administration les directeurs nos 8, 9, 11, et 13.

Or, comme disent les Ecossais, What is the difference? Eh bien, voilà ce à quoi je m'oppose. Nous avons des questions importantes à discuter. Je crois que nous avons adopté un système économique erroné connu comme protection. Le chef du parti qui siège à l'angle opposé ne sera pas d'accord avec cette partie de mon discours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi mon honorable ami fait-il allusion à moi seulement?

M. McMASTER: Il y en a d'autres. Je regardais mon très honorable ami en parlant, comme lui-même me regarde souvent lorsqu'il parle, j'ai donc cru que je ferais bien de le citer en exemple à la Chambre. On me suggère d'appeler mon très honorable ami le chef n° 2. Eh bien, le chef no 2 ne s'occordera pas avec moi lorsque je dis que depuis 1878, le peuple canadien a adopté un système économique erroné—le principe de protection. Il a eu pour résultat l'établissement dans ce pays de grandes institutions, lesquelles ont souvent un intérêt contraire à ceux du grand public; je dis donc qu'il ne convient pas que ces intérêts particuliers soient représentés spécialement dans le cabinet. C'est une des raisons pour lesquelles je crois peu sage d'avoir des ministres dans le cabinet qui soient en même temps directeurs d'une compagnie quelconque; le public pourrait être préjugé. Il est inutile que j'appuie sur ce point. Comme je l'ai dit déjà, je n'implique de blâme à personne; mais je ne crois pas que cela soit suffisant. Notre administration de la chose publique ne devrait prêter à aucun soupçon. Permettez-moi de choisir un cas extrême afin d'établir mon argument. Supposons que dans un cabinet ministériel—peu importe de quel parti il se compose—chaque ministre soit directeur dans une compagnie de coton, et que nous constations une hausse du taux sur le coton, n'aurions-nous pas raison d'avoir des doutes? Certainement, nous en aurions. C'est tout ce que j'ai à dire sur ce point.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Pour donner suite à cet argument, pourquoi n'a-t-il pas inclus les compagnies de coton dans sa résolution?

M. McMASTER: Je suppose que la question est appropriée. Je désirais, si possible, m'en tenir à certaine catégorie de compagnies, et cette catégorie comprenait de grandes compagnies qui sont de nature semi-publique. Je comprends que l'on pourrait facilement prétendre qu'aucun directeur dont la compagnie serait censée avoir quelque intérêt dans le système protecteur ne devrait être membre du cabinet; mais alors il me faudrait éliminer peut-être la moitié de la classe industrielle du pays, et j'ai cru que ce serait aller trop loin. Lorsqu'il s'agit de réforme, il est toujours fa-

cile d'émettre une critique stéréotypée, et dire qu'elle est outrée ou qu'elle n'est pas suffisante. Si j'ai la coopération et l'appui enthousiaste du chef nº 2 pour cette résolution, je serai satisfait de mon après-midi.

Je désire faire remarquer une autre chose, et c'est que l'attitude que je prends maintenant, et qui est celle que j'ai adoptée l'an dernier, est conforme à la loi actuelle, la loi la Chambre des communes et du Sénat, R.S.C., 1906, chapitre 10, L'article dit:

Quiconque a ou possède, entreprend ou exécute, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite, avec ou par le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics doivent être payés, est inéligible comme député à la Chambre des communes, et ne peut ni siéger ni voter dans ladite Chambre.

Et l'article 21 décrète:

Nul membre du Sénat et nul député de la Chambre des communes ne peut recevoir ni convenir de recevoir de rémunération, ni directement, ni indirectement, pour services rendus ou à rendre à quelque personne, soit par lui-même, soit par un tiers, relativement à quelque projet de loi, mesure, contrat, réclamation, dispute, accusation, arrestation, ou autre affaire, devant le Sénat ou devant la Chambre des communes ou devant un comité de l'une ou l'autre Chambre, ou pour influencer ou tenter d'influencer quelque membre de l'une ou l'autre Chambre.

Je ne crois pas que l'adoption d'une telle loi implique aucun blâme à l'administration judiciaire, pas plus que sa résolution, si nous l'examinons bien, implique aucun blâme aux membres de ce gouvernement-ci ou d'aucun autre gouvernement du passé. L'article 33 de la loi des juges se lit:

Aucun juge de la cour suprême du Canada, de la cour de l'échiquier du Canada, non plus que d'une cour supérieure ni d'une cour du comté au Canada, ne peut se livrer ni directement ni indirectement, en qualité de directeur ou gérant de corporation, de compagnie ou de maisons d'affaires, non plus qu'en aucune autre manière, pour lui-même ou au compte d'autres personnes, à une occupation ou affaire autre que ses fonctions judiciaires; mais chacun de ces juges est tenu de se consacrer exclusivement à ses fonctions judiciaires.

Alors ma résolution est conforme aux dispositifs de la loi relative aux commissaires des chemins de fer.

Cette loi est connue sous le titre de Loi les chemins de fer, 9-10 George V, et l'alinéa 1 de l'article 11 se lit comme suit:

11 (1) Aucun commissaire ou fonctionnaire de la commission ne doit, directement ou indirectement:

(a) posséder, acheter, prendre ou acquérir des intérêts dans quelque stock, action, obligation, débenture ou autre valeur d'une compagnie assujétie à la présente loi; ni

(b) posséder un intérêt dans des inventions, appareils, machines, procédés ou articles brevetés, ou dans quelqu'un de leurs parties, qui peuvent être requis ou employés comme partie du matériel de chemins de fer, d'un matériel roulant en usage sur les voies ferrées, ou de tout autre ouvrage ou entreprise relevant de la présente loi.

16. Les commissaires doivent consacrer tout leur temps à l'accomplissement de leurs fonctions telles que les définit la présente loi, et ils ne doivent accepter ou remplir aucun office ou charge incompatible avec le présent article.

Il va sans dire que s'ils ne peuvent être actionnaires des compagnies qui fabriquent ces appareils, ils n'en peuvent être directeurs. Ma résolution est donc conforme à la loi qui concerne les commissaires des chemins de fer. Le cabinet constitue un tribunal d'appel qu'on peut saisir des décisions des commissaires de chemins de fer; c'est pourquoi ma résolution se borne à demander qu'on soumette le personnel de cette cour d'appel aux mêmes restrictions que celles auxquelles est assujéti le tribunal de première instance, c'est-à-dire, la commission des chemins de fer du Canada. Le second point qui, à mon sens, revêt une grande importance, c'est que la résolution est conforme à la meilleure coutume établie, au Canada. On m'a dit—et je crois qu'on ne m'a pas trompé—qu'en prenant les rênes de l'administration des affaires du Canada, à titre de premier ministre, sir Robert Borden a démissionné du directorat de différentes compagnies. J'apprends de la bouche même du chef de l'opposition officielle que l'ancien ministre des Finances, sir Thomas White, a pris la même attitude à l'égard de toutes les compagnies dont il était directeur, lorsqu'il est devenu ministre des Finances du Canada. Et l'attitude des membres du parti qui siège à votre droite, monsieur l'Orateur, est conforme à cette résolution. Je désirerais qu'il fût permis à l'Orateur de cette Chambre de descendre dans l'arène, cet après-midi, pour me prêter l'aide précieuse de son éloquence ainsi qu'il le fit, lorsque je présentai mon projet de loi dans une circonstance antérieure. Je cite ses paroles:

Il y a quelques années le Parlement a modifié la loi des juges et a pourvu à ce que les juges qui avaient été nommés directeurs et qui recevaient des émoluments de directeurs dans des compagnies par action ou dans d'autres compagnies, devaient démissionner. On pourra me dire immédiatement qu'aucun juge n'a jamais été accusé d'être partial dans ses décisions parce qu'il était directeur d'une compagnie. C'est très possible, mais il y a un grand principe qui domine toute cette affaire, c'est que le public doit avoir une confiance absolue dans l'intégrité et la probité de ceux qui appliquent la loi.

[M. McMaster.]

C'est dans ce but—afin que le public ait encore plus de respect pour la magistrature—que le Parlement a décrété que les juges n'ont pas le droit de faire partie du conseil d'administration d'aucune compagnie.

Cette loi a soulevé passablement de discussions à l'époque où elle fut adoptée et certains magistrats protestèrent hautement contre cette prétendue injustice commise à leur égard; cependant, l'opinion publique approuva l'attitude du Parlement. Cette loi a reçu l'approbation de tous les plaideurs, car suivant le vieux dicton: La femme de César doit être au-dessus de tout soupçon.

Et il termine par ces paroles ses intéressantes observations:

Cependant, j'affirme qu'il y va de l'intérêt des ministres de la couronne, de la sage administration de la chose publique et la bonne réputation du Parlement que l'opinion publique canadienne ait l'intime conviction qu'il ne se produit pas de conflits d'intérêts entre les ministres et les administrateurs des conpagnies particulières.

Il est évident qu'à n'importe quel jour du mois, un ministre d'Etat qui préside à l'administration d'un département appelé à débourser de fortes sommes des deniers publics—prenons pour ne citer qu'un exemple, le département des Travaux publics, le ministère de la Marine et des Pêcheries ou le département de l'Intérieur—pourrait se trouver dans une situation assez embarrassante, puisqu'il serait entre ses intérêts fiduciaires à titre d'administrateur d'une compagnie et ses devoirs de ministre de la couronne. C'est là une situation qui peut se produire à n'importe quel jour de la semaine. Voilà pourquoi je suis d'avis, sans avoir étudié la question à fond, que mon honorable ami s'en tient aux coutumes, aux précédents et aux meilleures traditions britanniques, en proposant l'adoption d'une loi de cette nature.

Je n'ai pas besoin, il me semble, d'en dire davantage pour faire resortir que, lors de l'étude de cette question par la Chambre, l'année dernière, le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir s'est fortement prononcé en faveur de cette mesure. non pas à l'unanimité, toutefois, car certains honorables députés ne tenaient pas à aller aussi loin que je l'avais fait moi-même. C'est ainsi que l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) était d'avis que mon projet de résolution visait un peu haut. J'ai répondu à la plupart de ses objections; j'ai donc raison de signaler à l'honorable ministre ainsi qu'aux honorables députés qui faisaient partie de la Chambre quand j'ai prononcé mon discours, l'année dernière, ce qu'il disait alors:

Si mon honorable ami proposait d'interdire aux sociétés commerciales, ayant dans leur conseil d'administration un ministre, de commercer avec l'Etat, ce serait très logique, mais je crains que la mesure qui nous est proposée ne soit mal interprétée, ne donne aucun bon résultat et n'atteigne pas le but que mon honorable ami a en vue, je suis sûr que le projet ne vise personne en particulier. Je ne permettrais pas de donner un conseil à l'honorable député, car il est plus au courant de ces questions que je ne le suis, mais il me semble que s'il désire empêcher les sociétés commerciales d'abuser de leurs privilèges, il pourrait fort bien proposer que ces sociétés, ayant un ministre dans leur conseil d'administration, soient traitées sur le même pied que le commerçant faisant affaire sous son propre nom.

C'est précisément ce que ma résolution tend à accomplir.

Maisi, éloignons-nous un instant du Canada et reportons-nous en Grande-Bretagne. Je ne suis pas de ceux qui veulent que le Canada ne soit qu'une faible imitation d'une autre nation, même d'une nation de l'importance de l'Angleterre.

Je voudrais voir se développer au Canada un esprit national et que le pays possédât ces caractéristiques qui sont le propre d'une nation, choisissant pour cela dans les différents groupes ethniques dont nous tirons notre origine, ce qu'il y a de mieux et laissant de côté ce qui est le moins désirable. Et je dis que, en pareille circonstance, nous pouvons sans crainte nous laisser guider par la Grande-Bretagne. Il n'arrive pas toujours qu'un ministre, en Grande-Bretagne, résigne ses fonctions de directeur de société commerciale en entrant dans le ministère, mais c'est généralement ce qui se fait, quand la chose a été discutée dans une occasion précédente, nous avons entendu l'ancien député de Red Deer, le Dr Michael Clark, que sir Edward Grey avait, lors de son entrée dans le ministère Campbell-Bannerman, résigné ses fonctions de directeur, je crois même de président, d'une grande compagnie de chemin de fer d'Angleterre, qui lui donnait environ £5,000 par année.

L'ensemble de cette question a fait le sujet d'une intéressante discussion à la Chambre des communes d'Angleterre, il y a quelque vingt ans. A propos d'un projet de loi d'intérêt privé concernant une certaine compagnie de chemins de fer, on contesta le vote que deux députés M. McCartney et le colonel Lockwood avaient donné en faveur de ce projet. L'objection émanait de M. Swift McNeill, qui prétendait que les deux voix devraient être annulées à cause de l'influence qu'avait pu avoir sur leur vote l'intérêt que ces deux députés possédaient dans la société en question. Comme on avait cité le précédent de lord Rothmore, M. Dillon fit la déclaration suivante qui est rapportée dans les comptes rendus de la Chambre anglaise, page 216, volume 93:

C'était un personnage très honorable, mais son cas constituait un très mauvais précédent, car il était évident qu'à ses fonctions de ministre de la Couronne il joignait celles de directeur d'un nombre incalculable de sociétés commer-

ciales. D'après l'annuaire, il était directeur de pas moins de dix sociétés.

M. Lloyd George, dont le nom n'est pas inconnu ici, a dit:

Il pensait qu'un homme ne devait pas se mettre dans une situation où ses intérêts particuliers viennent en conflit avec ses devoirs publics. Il allait plus loin: Il pensait qu'un homme ne devait pas se mettre dans une situation où ses fonctions d'administrateur d'une corporation viennent en conflit avec ses devoirs d'administrateur délégué par ses commettants.

Deux résolutions distinctes furent présentées pour l'annulation du vote des deux députés en question et parmi ceux qui votèrent en faveur de l'annulation se trouvaient: le premier ministre actuel, Lloyd George, son précécesseur, M. Asquith, M. Campbell-Bannerman, John Morley, Reginal McKenna et notre propre Edward Blake.

J'ajouterai qu'aux Etats-Unis, c'est sinon la règle universelle, du moins l'habitude. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que lorsque M. Harding a choisi ses collaborateurs, M. Andrews Mellon qui était alors directeur d'une grande compagnie de chemins de fer et touchait de ce chef de forts émoluments, résigna ses fonctions en acceptant le portefeuille des Finances.

Je citerai un extrait du Journal, de Paris, édition du 9 février 1922. Un membre du cabinet, M. Loucheur, avait été accusé, à tort probablement, d'avoir profité de sa situation de ministre pour satisfaire ses intérêts particuliers. Voici la déclaration qu'il fit à la Chambre des députés:

Je tiens à détruire, une fois pour toutes, une quantité de légendes. . . . On a déclaré que j'avais profité de ma présence dans le ministère pour faire des affaires. C'est faux. Dès que je suis entré en fonctions à la fin de décembre 1916, j'ai abandonné de façon définitive toutes les affaires commerciales dans lesquelles j'étais directement ou indirectement intéressé et je vous assure que ce n'est pas sans regret que j'ai ainsi abandonné le fruit de vingt années de travail . . . A ce sujet, je dois proclamer qu'il est infiniment regrettable qu'un homme public en France ne puisse pas conserver ses intérêts commerciaux sans courir le risque de se rendre suspect; quoiqu'il en soit, comme j'étais au courant du fait, j'ai abandonné les affaires lorsque je fus appelé à faire partie du ministère. . . . c'est ainsi qu'aujourd'hui je peux, la conscience nette, répondre à mes accusateurs.

Le rédacteur en chef de ce journal ajoute que M. de Lasteyrie, aussitôt qu'il prit le portefeuille des Finances, se retira de tous les bureaux de direction dont il faisait partie.

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

[M. McMaster.]

Reprise de la séance

M. McMASTER: Dans l'exposé que j'ai fait de ma proposition, cet après-midi, j'ai essayé de respecter les suspectibilités de tous ceux qui peuvent ne pas être d'accord avec moi; j'espère avoir réussi, car je n'ai jamais eu l'intention de blesser ou d'offenser qui que ce soit. J'ai voulu faire remarquer qu'il ne convient pas que des ministres de la Couronne soient en même temps directeurs de grandes sociétés financières. J'ai démontré qu'il y a inévitablement conflit d'intérêts fiduciaires. J'ai expliqué que mon attitude était non seulement conforme à celle que j'ai prise l'an dernier, mais aussi en plein accord avec la loi actuelle concernant les sénateurs, députés, juges et membres de la compagnie des chemins de fer.

J'ai aussi démontré que cette attitude était d'accord avec les meilleurs usages du pays, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de la France. Et je prétends aussi, monsieur l'Orateur, qu'elle s'accorde avec l'attitude et la pratique des banques elles-mêmes. Si les honorables députés examinent les listes de directeurs de quatre ou cinq des principales banques du pays, ils constateront que, personne pour ainsi dire ne se trouve directeur dans deux de ces banques. Je me souviens bien avec quel empressement un de mes amis, qui se trouvait directeur de la banque du Commerce, s'est retiré du bureau de direction de cette banque quand il a été choisi directeur de la banque de Montréal. Il semble que les banques ne veulent pas s'exposer à un conflit possible d'intérêts chez leurs directeurs. Il est un autre argument que je désire avancer et que je prends dans l'histoire du pays. Grâce à votre connaissance de l'histoire canadienne, connaissance que peu surpassent, vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur, qu'après la Confédération, il était parfois permis à certains membres de cette Chambre de faire aussi partie de la Législature de la province de Québec. C'était ce qu'on nommait le "double mandat", ou la double représentation.

M. GAUVREAU: C'est changé aujourd'hui.

M. McMASTER: Oui, parce que le parti libéral a exigé ce changement. Le parti libéral a pris pour principe que celui qui représentait à la fois la province et le Dominion ne devait pas ainsi partager sa responsabilité ni se mettre dans l'obligation de choisir dans quel domaine il servirait son pays.

M. JACOBS: L'honorable député sait-il qu'un membre de la législature locale a été nommé sénateur par le gouvernement qui a précédé le gouvernement actuel?

M. McMASTER: C'est vrai, je comprends, mais cela n'affecte nullement la validité de mon argument. A une certaine époque, la loi permettait à un individu de faire partie de la législature de Québec et de cette Chambre. La loi a été modifiée conformément au principe que je m'efforce aujourd'hui de faire appliquer. Mais, monsieur l'Orateur, j'ai autre chose à dire. Dans ses mémoires, John Morley nous dit qu'en écrivant à lord Minto, à l'époque où il était gouverneur général du Canada, il lui a déclaré, que cela lui plût ou non, que son maître à lui et celui du vice-roi des Indes était la Chambre des communes britanniques. De même, monsieur l'Orateur, le maître de cette Chambre est l'opinion publique du pays:

There is on earth a yet Diviner thing,
Veiled though it be, than Parliament or King.

Et c'est ce que nous appelons l'opinion publique. Il n'y a pas de doute que l'opinion publique est partagée à ce sujet, comme elle l'est sur tous les autres, mais je prétends, en toute confiance, que l'opinion publique renseignée et désintéressée du pays tend à l'adoption par la Chambre de la résolution que j'ai soumise cet après-midi. Parfois l'opinion publique s'égare. C'est alors le devoir des hommes publics de la combattre. Nous avons vu un William Lloyd Garrison lapidé dans les rues de Boston pour s'être opposé à l'opinion publique de son temps. Nous avons vu un John Bright perdre son siège à la Chambre des communes de la Grande-Bretagne pour s'être opposé à la guerre de Crimée. Nous avons vu un Lloyd George se sauver déguisé de l'hôtel de ville de Birmingham parce qu'il s'opposait à une autre guère. Mais, quand l'opinion publique nous indique des lois meilleures et plus pures, je soutiens qu'il appartient à la prudence, à la sagesse, que dis-je, au patriotisme de s'y soumettre, qu'il s'agisse d'individus ou de partis politiques.

M. GOULD: En prenant la parole je dois, tout d'abord, remercier l'honorable député de Brome (M. McMaster) pour ce que je considère l'honneur qu'il m'a fait en me demandant d'appuyer sa résolution. En l'examinant au point de vue personnel, peut-être puis-je en prendre l'honneur simplement parce que je crois que l'honorable député a appris que, depuis la période assez courte où j'ai siégé dans cette Chambre, je suis resté conséquent à la ligne de conduite que j'ai appuyée et en laquelle je croyais. Depuis que je siège ici, les projets que j'ai tenté d'appuyer de mes faibles moyens représentaient aussi mes croyances. Je me rappelle avoir appuyé de mon vote cette résolution ou une résolution pour ainsi dire semblable, soumise à la Chambre, l'an dernier.

De même, je sais que mes commettants, qui s'intéressent à l'attitude des députés à la Chambre, m'ont fortement approuvé quand, dans cette occasion, j'ai voté le principe de la motion déposée et développée par notre collègue de Brome (M. McMaster). Cela suffit pour qu'un représentant se résigne à être conséquent. J'ai toujours pensé, du reste, que dans la vie publique comme dans ses affaires particulières un homme qui se montre logique et persévérant jouira d'une plus grande considération que celui qui ferait comme je le conseille s'exposerait soutenir, d'autre part, qu'un membre qui ferait comme je le conseille, s'exposerait à l'accusation de roublardise. Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, je pense que le pays approuvera de nouveau, cette année, comme il l'a fait lors de la dernière session, l'honorable membre qui a déposé cette proposition.

Je désire seulement faire connaître mon attitude, car notre honorable collègue a développé suffisamment son sujet, et il est inutile de perdre les instants de la Chambre à le discuter davantage. Il faudrait peut-être beaucoup de temps pour démolir la proposition, car notre collègue a présenté sa cause avec tant de talent qu'il deviendrait presque impossible de le convaincre d'erreur.

Toutefois, il y a deux points sur lesquels je désire présenter une observation. Je suis convaincu que les populations rurales, surtout depuis dix ou quinze ans, s'intéressent aux questions politiques et économiques beaucoup plus que les habitants des villes et font preuve de plus de connaissances et d'initiative. On dira que je parle ainsi parce que je représente une circonscription agricole. Eh bien, j'ai appartenu aux assemblées municipales de ma région, et je puis certifier que j'y ai entendu discuter des questions d'administration publique avec autant de compétence qu'au sein de la Chambre des communes, sans vouloir manquer de respect à personne.

En tout état de cause, les populations rurales portent un intérêt suivi aux questions politiques et économiques, et à cause de cela elles ne le cèdent en rien, sous le rapport de la compétence, à personne dans tout le Canada.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) a posé, cet après-midi, une question concernant la banque des Marchands. Elle se rapportait par certains côtés à l'objet de la proposition. A l'exemple du député de Brome, je ne voudrais pas que personne dans l'Assemblée, pensât que je vise quelqu'un *a priori*. Je demeure dans l'Ouest, et à l'exception d'une des quinze industries ou institutions mentionnées par notre collègue ont leur siège dans l'Est. Pour montrer que je n'en ai contre personne en particulier, je vous dirai qu'en cherchant à me renseigner sur la question je n'ai pas visé à réunir des faits concernant aucun membre ayant des charges dans quelque institution canadienne. Je ne pourrais pas parler avec autorité à ce point de vue, car je n'ai pas de renseignement; mais sur le fond de sa proposition, telle qu'il l'a développée, nous sommes d'accord en tous points.

J'aurais une citation à faire relativement à la banque des Marchands. D'après moi, un ministre à la tête de son département est comme un chef d'industrie. Or, quand on voit des membres du conseil d'administration d'une institution de crédit employer leur influence pour obtenir des fonds en faveur de leurs propres établissements, on peut supposer que les mêmes individus, installés au conseil des ministres, useront de leur position dans le même but.

Je ne porte pas d'accusation, qu'on le remarque bien. Je fais cette observation, parce qu'elle est sur toutes les lèvres dans le pays. L'opinion publique est inquiète, à cause de la difficulté de trouver le siège du mal dans le corps social. Que ceux donc qui sont placés assez haut pour délivrer le pays du sentiment de malaise qu'il éprouve le fassent sans retard dans l'intérêt de la paix sociale; et le but visé par la motion me paraît être un des meilleurs moyens à adopter.

L'article que je vais lire, afin qu'il soit inséré au hansard, contient la liste des maisons de banque qui ont avancé des fonds à leurs administrateurs. Des quinze établissements mentionnés par notre honorable collègue un seul a son siège dans l'Ouest.

Et quand nous qui habitons dans l'Ouest éprouvons quelquesfois le besoin de nous procurer de l'argent et que nous constatons que ces institutions bancaires de l'Est, qui ont toutes leur direction dans l'Est refusent de prêter de l'argent pour nos besoins légitimes dans l'Ouest bien qu'elles puissent avancer de fortes sommes d'argent aux grandes compagnies de l'Est, nous en concluons naturellement qu'on nous porte préjudice et nous pensons que c'est un mauvais principe de permettre aux banques de prêter de l'argent à leurs propres directions quand les autres entreprises du Canada sont privées de fonds. Voici un tableau qui indique les prêts faits par les banques canadiennes à leurs directeurs:

Nom de la banque	Prêts aux directeurs
Banque de Montréal	$1,112,870
Banque de la Nouvelle-Ecosse	1,044,269
Banque de Toronto	350,766
Molson's Bank	189,884
Banque Nationale	162,392
Banque des Marchand	459,035
Banque Provinciale	Rien

Nos honorables députés de Québec peuvent être fier. La Banque Provinciale ne paraît pas avoir prêté d'argent à ses directeurs:

Union Bank	$1,066,668
Banque de Commerce	1,378,913
Royal Bank	631,821
Dominion Bank	540,564
Banque d'Hamilton	528,792
Standard Bank	83,892
Banque d'Hochelaga	273,575
Imperial Bank	120,620
Home Bank	295,712
Sterling Bank	267,207
Weyburn Security Bank	51,078

Cette dernière est une institution de l'Ouest et c'est la seule.

M. VIEN: Quel rapport a cette avance d'argent aux directeurs des banques avec la motion soumise à la Chambre?

M. GOULD: Je soutenais que si dans le monde ordinaire des affaires, un individu qui peut être directeur d'une banque peut engager cette institution à faire des opérations avec des organisations dont il est membre, nous pouvons concevoir que le même individu peut exercer comme membre d'un gouvernement quelconque une influence semblable. Il est possible que l'honnorable député n'était à son siège; mais il y a quelques minutes, j'ai prétendu en m'appuyant sur ces chiffres que le malaise considérable résultant de ce fait qui existe au Canada, l'agitation pouvait être apaisée ou diminuée par l'adoption du principe contenu dans la résolution. C'est tout ce que je veux prouver par ces chiffres. L'honorable député de Brome a rappelé cet après-midi les conditions qui existent en Angleterre et en France et il a aussi cité des ex-ministres des Finances du Dominion. Je veux faire observer que les honorables messieurs que l'on a nommé dans ces citations ont reconnu le principe de cette résolution. Ils ont reconnu la possibilité tout au moins d'offenser le public ou le

monde des affaires en conservant leurs positions dans la direction d'institution pendant qu'ils faisaient partie du gouvernement et ils ont en conséquence abandonné volontairement leurs fonctions de directeurs. Je pourrais dire qu'il y a quelques années j'ai eu l'honneur d'occuper une position dans un des conseils ruraux de l'Ouest, et que ce principe a été énoncé à cette époque dans ce conseil. Je crois aussi que le code provincial dans plusieurs provinces du Dominion exige qu'un homme en entrant en fonction comme membre d'un conseil municipal renonce aux fonctions de directeur qu'il peut exercer dans différentes compagnies. Il n'est pas nécessaire de réfléchir longuement sur cette question pour arriver à cette conclusion, mais sans désigner personne, je peux dire que le peuple est au courant et que quand il propose des résolutions de cette nature, il est parfaitement justifiable de le faire. On ne peut pas prétendre qu'il est nécessaire au point de vue financier de conserver la place de directeur, parce que je me souviens avec d'autres de mes honorables collègues qu'il y a deux ans sir Robert Borden a présenté une résolution pour augmenter les appointements des ministres de la Couronne. Une des raisons qu'il a donnée était le fait que les ministres de la couronne consacraient ou étaient censé consacrer tout leur temps et leur attention aux affaires publiques et qu'ils n'étaient que juste de leur accorder une rémunération proportionnée aux services qu'ils rendaient au pays. Après cette affirmation on adopta la mesure presque sans débat. Chaque député a paru reconnaître à l'époque que l'ouvrier méritait son salaire et un ministre de la couronne le compensation qu'on proposait de lui donner et en conséquence la résolution fut adoptée.

Je ne veux pas insister sur ce point monsieur l'Orateur, mais je veux me permettre d'adresser une légère remarque à l'honorable député de Laprairie et Napierville (Lanctôt) qui cet après-midi a décliné en ma faveur l'honneur d'appuyer la motion que nous discutons.

Pour revenir un instant à la résolution déposée par le très honorable sir Robert Borden dans la circonstance que j'ai citée, sitôt le débat terminé, une autre résolution fut déposée dans le but d'augmenter le chiffre de l'indemnité des représentants du peuple. Cette résolution souleva une courte discussion au Parlement et je me rappelle fort bien que l'honorable député de Laprairie-Napierville...

M. GAUVREAU: Règlement. Qu'est-ce que cela a bien à faire avec la motion en discussion? N'y mêlez pas la question de l'indemnité parlementaire.

M. GOULD: J'allais dire, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Laprairie-Napierville assume cette année une attitude quelque peu différente de celle qu'il a prise l'année dernière. En tout cas, j'interprète en ce sens l'attitude de l'honorable député et je me bornerai à citer les paroles du vieil adage: La constance...

M. l'ORATEUR: Je l'ai déclaré cet après-midi, en toute justice pour l'honorable député de Laprairie-Naperville, c'est moi qui ai commis l'erreur en le nommant comme appuyant la motion de l'honorable député de Brome (M. McMaster). J'ai supposé qu'il appuyait cette motion vu qu'il occupe le siège voisin. Dès qu'il eut manifesté son dissentiment, j'ai mentionné sans délai le nom de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould). Je le répète, c'est moi qui suis responsable de l'erreur.

M. GOULD: Loin de moi, monsieur l'Orateur, l'idée de blâmer qui que ce soit de ce chef, et certes! encore moins l'honorable député de Laprairie-Napierville. Je suis honoré de ce qu'en refusant d'appuyer la présente résolution mon honorable ami m'ait fourni l'occasion de le faire moi-même. Cependant, le refus de l'honorable député m'a rappelé qu'il avait appuyé une proposition semblable l'année dernière.

M. l'ORATEUR: Règlement.

M. CHAPLIN: De quelle façon avez-vous voté sur cette résolution l'année dernière?

M. GAUVREAU: Et vous-même?

M. GOULD: Est-ce à moi que s'adresse la question de l'honorable député? J'ai voté en faveur de la résolution l'année dernière et je serai conséquent cette année.

M. CHAPLIN: Je ne relève pas le nom de l'honorable député parmi ceux qui ont voté.

M. l'ORATEUR: Règlement.

M. GOULD: L'honorable député, c'est évident, s'intéresse fort à l'attitude que j'ai prise dans cette circonstance. Cependant, je me souviens fort bien de l'incident et mon honorable ami de Brome (M. McMaster) se le rappelle aussi, j'imagine; or, étant au fait de mon attitude sur cette question, il n'a pas eu la moindre hésitation à m'agréer pour appuyer la résolution à l'étude. Je ne discuterai pas la

question plus à fond pour l'instant, puisque c'est en replique que nous devrons invoquer les raisonnements à faire valoir. Or, j'ai l'intime conviction que les honorables députés qui tenteront de réfuter les conclusions qu'a tirées l'honorable député de Brome, réussiront plutôt à rendre plus forte l'attitude qu'a adoptée mon honorable ami.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Je désire discuter brièvement le principe sur lequel s'appuie la présente résolution, qui est assez importante à mon avis pour être discutée sous ses divers aspects sans compter qu'elle mérite d'être décidée une fois pour toutes. En premier lieu, je suis d'avis que nous devons rendre à mon honorable ami de Brome le témoignage qu'il a exposé sa cause d'une manière qui fait grandement honneur à son talent et à ses aptitudes de parlementaire. Les arguments qu'il a fait valoir aujourd'hui sont bien plus convaincants que ceux qu'il avait invoqués l'année dernière, lorsqu'il déposa un projet de loi reposant en grande partie sur le même principe qui sert de base à la présente résolution. Je dois des félicitations à mon honorable ami du fait qu'il a maintenu ses raisonnements dans une sphère élevée et sans descendre un seul instant dans le domaine des personnalités; il s'est borné simplement à débattre le pour et le contre de la question. Je dois également rendre hommage au courage qu'il a déployé en cette circonstance. Il a assurément le courage de ses convictions. L'honorable député de Brome doit avoir fait l'observation au cours de ses remarques, que ses collègues de la droite n'ont pas manifesté aujourd'hui le même enthousiasme qu'ils lui avaient témoigné lors du débat sur le même sujet il y a un an passé. Le silence de mauvais augure qui régnait sur les banquettes ministérielles cet après-midi et ce soir disait assez éloquemment que l'opinion des députés de la droite a subi une modification radicale sur cette question au cours des douze mois écoulés.

Certes, la mesure que l'honorable député présenta l'année dernière était beaucoup plus radicale, avait une portée beaucoup plus grande que sa motion de cette année, et elle a provoqué l'adhésion enthousiaste de ses propres amis politiques qui, maintenant au pouvoir, ont gardé un silence absolu pendant le discours habile qu'il vient de prononcer. Je n'ai pu voter sur cette question l'année dernière car j'étais absent quand on l'a discutée. Mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Gould) n'a pas dû voter, lui non plus, car je ne trouve pas son nom parmi ceux des députés qui ont voté pour ou contre cette proposition. Cependant ceux des honorables députés qui appuient le gouvernement actuel se sont certainement prononcés en faveur de cette mesure l'année dernière. En quoi consistait-elle? Voici, en résumé, le bill présenté alors par mon honorable ami:

Nulle personne qui accepte ou exerce la charge de premier ministre...

Suit une énumération des autres ministres. . .

...ne doit détenir la charge de directeur d'une compagnie constituée en corporation, ni agir en cette qualité; toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à celui qui détient la charge de directeur d'une compagnie constituée en corporation, simplement pour des fins de religion, de charité, de philanthropie ou d'enseignement, ou qui agit à ce titre.

Sauf cette légère exception, personne ne pouvait être directeur d'une compagnie et en même temps membre du cabinet. Voilà ce qu'ont approuvé avec tant d'enthousiasme, il y a à peine douze mois, les ministres qui composent le cabinet actuel. Certains d'entre eux ont même prononcé, dans cette circonstance, des discours véhéments à l'appui de cette proposition radicale. Personne, cependant, n'alla aussi loin que le premier ministre actuel; il ne prononça pas ce qu'on pourrait appeler un discours, mais les observations qu'il fit au cours du débat révélaient clairement toute sa pensée. Il était prêt à aller plus loin que l'auteur même de la mesure. Afin de prévenir toute méprise à cet égard je vais citer les paroles mêmes de mon honorable ami, telles que je les trouve aux pages 630 et 631 version française des débats:

Le très hon. M. Meighen: L'honorable député ne pense-t-il pas que ce projet de loi s'il est adopté, devrait, suivant la pratique actuelle, s'appliquer également au leader de l'opposition?

L'hon Mackenzie King: Très bien.

M. McMaster: Je n'ai aucune objection à ce qu'il s'applique au leader de l'opposition.

Le très hon. M. Meighen: Aux leaders des deux partis de l'opposition?

L'hon. Mackenzie King: Certainement.

M. McMaster: Je connais assez bien mon chef pour pouvoir parler en son nom, et je suis sûr qu'il n'a aucune objection à ce que la loi s'applique dans son cas. Quant au leader du parti progressiste, je ne suis pas autorisé à me prononcer pour lui.

Le très hon. M. Doherty: Mais le principe ne s'applique-t-il dans les deux cas?

M. McMaster: Il faut considérer, comme l'a fait remarquer le député de Québec-Est (M. Lapointe), que la position de leader de l'opposition ne comporte aucun émolument.

Le très hon. M. Meighen: Il ne s'agit pas de cela.

M. McMaster: J'admets que la chose n'est pas importante. Si c'est la seule objection qu'a le

Gouvernement, je suis prêt à proposer que la règle s'applique également au leader de l'opposition.

Le très hon. M. Meighen: Il serait inutile de l'appliquer à l'un si on ne l'applique pas à l'autre.

L'hon. Mackenzie King: Je dois dire dès maintenant qu'il serait absolument dans l'intérêt public d'appliquer la règle au leader de l'opposition.

L'hon. MACKENZIE KING: Très bien!

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami veut sans doute signifier qu'il n'a pas changé d'idée depuis ce temps-là et qu'il adhère encore au même principe ce soir. Dans ce cas il ne manquera pas de se montrer sympathique à la motion de l'honorable député de Brome. Cependant, il a agi d'une manière bien étrange dans l'intervalle qui s'est écoulé depuis le jour où le député de Brome présentait pour la première fois sa mesure. Il est survenue une élection générale et il a été appelé à former un nouveau ministère. Incapable d'avoir oublié la discussion de cette mesure et le vote que celui-ci provoquait, de sa part, en mars dernier, il a dû y songer surtout quand Son Excellence l'a appelé à former ce ministère.

S'il nourrissait alors ces principes et ces convictions—ce que je suppose en l'entendant applaudir lorsque je les rappelle—pourquoi donc les a-t-il foulés aux pieds dans la formation de son ministère. Je me reporte aux voix inscrites et j'y découvre qu'au moins six ministres d'Etat, qui détiennent des portefeuilles, ont opiné pour le projet renversant que le député de Brôme a présenté au mois de mars 1921. Je constate que le ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile a appuyé la mesure, et je trouve parmi ceux qui ont donné leur voix au projet les noms du ministre des Douanes (M. Bureau), de M. le secrétaire d'Etat (M. Copp), du premier ministre, du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe) et de M. le Solliciteur général (M. McKenzie). Dans cette circonstance-là, ils ont tous, en bloc, déclaré à la Chambre et au public, à grand bruit et avec enthousiasme qu'ils appuyaient cette disposition radicale, qui ne ménageait personne et qui prescrivait que nul directeur d'une compagnie constituée en corporation ne pourrait faire partie du ministère.

Quelques mois après, un nouveau gouvernement était formé, et je ne crois pas exagérer en disant que plusieurs membres de ce gouvernement sont à l'heure présente directeurs de compagnies constituées en corporation. Cela a trait au projet de loi de l'an dernier, mais ces ministres seraient aussi visés par les termes moins compréhensifs de la motion de cette motion. Les voici:

...que tous les ministres d'Etat, dès leur nomination à ce poste, devraient résigner tous les directorats qu'ils exercent dans les banques, compagnies fiduciaires, compagnies d'assurance ou de transport, ou grandes corporations de service public...

Monsieur l'Orateur, il est étrange que, dans le bref délai d'un an, après une pompeuse déclaration comme celle-là—car on ne saurait se prononcer d'une façon plus éclatante qu'en prenant part à une division—mon honorable ami, le premier ministre, saisisse la première occasion pour tenter de répudier et de violer le principe qu'il a pompeusement affirmé.

Quant à moi, je ne suis pas disposé à agréer le projet que le représentant de Brôme a si éloquemment exposé à la députations cet après-midi. Je suis d'avis qu'il se trompe dans sa motion, qu'il fait trop d'hypothèses à l'égard de notre vie publique et qu'il n'a pas justifié à mes yeux la démarche que sa proposition préconise. Je jette les yeux sur nos annales politiques des cinquante à soixante dernières années, depuis le jour où le pays est devenu une confédération, et je ne puis me rappeler un seul cas où le service public et l'administration des affaires nationales aient eu à souffrir de ce qu'un ministre d'Etat était aussi directeur d'une compagnie constituée en corporation. Il peut y en avoir eu un, mais je ne me le rappelle pas, et il est certain que le représentant de Brôme n'a pas cité d'exemple, si ce n'est l'affaire de la banque des Marchands dont je parlerai dans un instant. De 1867 à ce jour, je ne saurais me rappeler un seul cas où le public ait été lésé par la présence d'un ministre d'Etat dans le conseil d'administration d'une compagnie civilement instituée. Si, après une expérience de cinquante à soixante années, nous ne découvrons aucun manquement, aucune faute, aucun préjudice pour le public, ne suis-je pas bien près de la vérité en disant que mon honorable ami de Brôme veut appliquer un remède là où il n'y a pas de mal?

Quelle maladie de notre organisme politique l'honorable député veut-il guérir? Il n'a pas expliqué à la Chambre quel est le malaise, quel est le mal ou le défaut; il n'a point donné d'exemple. Je soutiens donc qu'il se tient dans le domaine des éventualités, plutôt que sur le terrain des probabilités. Je ne crois pas qu'il soit résulté ou qu'il résultera aucun tort ou de dommage du maintien de la loi actuelle qui offre, il me semble, toutes les garanties

légitimes. Je parle de la loi concernant la Chambre des communes, loi que le députés de Brôme a citée cet après-midi. Elle se monte, pour ainsi dire, au temps de la confédération et s'applique à tous les députés, comme aux ministres. Selon moi, cette loi a suffi jusqu'à présent.

Mon honorable ami n'a pas démontré qu'il existe une règle à ce sujet, soit en ce Dominion, soit en Grande-Bretagne. Dans les procès-verbaux du parlement impérial, on trouve certaines coutumes, j'en conviens; cependant, ces coutumes ont été enfreintes aussi souvent qu'elles ont été observées. Par pure curiosité, j'ai examiné les annales du parlement canadien, et j'ai constaté que, dans tous les ministères, conservateurs ou libéraux, il s'est trouvé des hommes marquants qui étaient intimement mêlés à de grandes entreprises commerciales du pays.

Mais je n'ai jamais rien trouvé à reprendre de ce côté-là. Prenons comme exemple le gouvernement de feu sir Wilfrid Laurier. A l'époque de ma première élection—il y a vingt ans de cela—sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, était administrateur d'une de nos grandes compagnies d'assurance sur la vie: la Mutual Life of Canada. Personne ne prétendra que cette circonstance fut préjudiciable à la bonne gestion des affaires publiques; c'est le contraire qui est vrai, je puis bien l'affirmer. Dans le temps, cette compagnie-là est venue prier le Parlement d'adopter certaines dispositions législatives, mais personne n'a jamais insinué qu'il y eût le moindre rapport entre cette démarche et le poste d'administrateur qu'occupait alors sir Wilfrid Laurier.

Reportons-nous un instant au *Parliamentary Companion*. Les députés, je le sais, ne rédigent pas eux-mêmes les notes biographiques qui se trouvent dans cette publication, mais ils ont l'avantage de les pouvoir réviser, et les renseignements qu'elles fournissent sont d'ordinaire assez exacts. Cette publication me fait donc constater que feu M. Sutherland qui faisait partie du cabinet de sir Wilfrid Laurier à titre de ministre des Travaux publics, était administrateur de plusieurs sociétés industrielles et commerciales, et qu'il en était de même de feu M. Préfontaine, titulaire du portefeuille de la Marine et des Pêcheries dans le même cabinet. De sir Richard Cartwright, il y est dit: "Il est président, administrateur ou fiduciaire de diverses maisons de commerce et de finance". On se rappelle que M. Charles Hyman, à l'époque où il faisait partie du même cabinet à titre de ministre des Travaux publics, était membre de plusieurs sociétés commerciales et administrateur de la banque de Toronto.

De même, sous le régime précédent, sir John Carling, membre du cabinet conservateur, était administrateur d'une demi-douzaine de sociétés anonymes et d'une banque, et feu sir Frank Smith était vice-président de la Dominion Bank et président des compagnies canadiennes de transport. Tel a été l'usage sous tous les gouvernements qui se sont succédés depuis l'établissement de la Confédération. Ce que je tiens surtout à faire ressortir, c'est que, autant que l'on sache et aussi loin qu'on puisse remonter dans l'histoire, jamais cet usage n'a eu de conséquence fâcheuses, jamais il n'a révélé de faiblesse.

Bien souvent, à mon avis, il serait vraiment cruel d'exiger, comme prix de son entrée dans le ministère, qu'un homme dont les services seraient utiles au pays abdique son droit de faire partie du conseil d'administration de l'une des compagnies visées par la présente motion, d'une compagnie dans laquelle il se peut qu'il ait placé toute sa fortune. Il se peut que ce qu'il possède d'actions de la compagnie dont il est administrateur représente le fruit de longues années de labeur. Le jour où sa présence deviendrait nécessaire au sein du cabinet, il serait cruel, absurde, j'ose dire, de l'inviter à participer au gouvernement, mais à condition qu'il compromette sa fortune et se démette de sa charge d'administrateur. Or, c'est tout simplement à cela que tend le projet de résolution.

Je l'ai dit en commençant: l'honorable député de Brome est loin d'avoir démontré qu'il y ait lieu de modifier la loi; s'il y avait réussi, je pourrais peut-être revenir sur mon opinion, mais j'ai la conviction qu'il n'en a encore rien fait. Il cherche à remédier à un mal qui n'existe pas, à abolir un usage aussi ancien que la Confédération. Quoi qu'il en soit, ce que la Chambre et le pays tiennent le plus à connaître en ce moment, c'est, j'en suis sûr, le sentiment du premier ministre du Canada sur cette question. L'anxiété est profonde dans les tribunes, je le sais; elle ne l'est pas moins au sein des masses populaires; pour s'en convaincre, il suffit de se reporter aux journaux quotidiens, de lire les noms qui y sont mentionnés et les opinions qui s'y manifestent. Les gens sont désireux, il leur tarde de savoir ce que le premier ministre entend décider à cet égard.

Que mon honorable collègue de Brome me permette de lui faire observer que son projet de résolution, s'il venait à être adopté, aurait un très fâcheux contre-coup sur le Gouvernement. Il est vrai que ce n'est pas de voter une loi qu'il s'agit en ce moment, mais une résolution par quoi la Chambre signifierait sa volonté de telle sorte que nul gouvernement n'oserait ne s'y point conformer. Si la Chambre adoptait le projet de résolution, le Gouvernement serait tenu d'y donner suite et se verrait peut-être obligé de faire le sacrifice de celui de ses membres en qui les membres de notre groupe et nombre de nos compatriotes voient pour ainsi dire la seule garantie réelle de stabilité ministérielle.

Bien entendu, je fais allusion à mon honorable ami le ministre de la Justice (sir Lomer Gouin). Si l'adoption de cette motion, dans ses termes actuels, devait forcer le ministre de la Justice à se prononcer à ce sujet, s'il devait être appelé à remettre son portefeuille de ministre ou à se démettre de ses fonctions de directeur des diverses compagnies ou banques dans lesquelles il est intéressé, et s'il décidait de sortir du cabinet, alors j'avouerai en toute franchise que, selon moi, ce serait presque une calamité pour le pays à cette phase critique des affaires publiques. Ce serait excessivement malheureux, pour ne pas dire plus, mais pour le Gouvernement, ce serait une catastrophe. Il n'est donc pas étonnant que la Chambre et le pays se demandent avec anxiété quelle sera l'attitude, le sort du chef de l'exécutif au sujet de cette motion. Le meilleur moyen de le savoir est peut-être que je reprenne mon siège en le laissant nous renseigner lui-même.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je dois remercier mon honorable ami (M. Guthrie), qui vient de se faire entendre, du compliment qu'il m'a adressé; les vues que je vais exprimer sur cette motion, a-t-il dit, sont d'un intérêt exceptionnel et pour lui-même et pour les autres membres de la Chambre et aussi, peut-être, pour tout le pays. Je m'efforcerai de ne laisser subsister aucun doute chez mon honorable ami et parmi le public sur mon attitude touchant le projet de résolution dont le Chambre est saisie.

Et d'abord, laissez-moi vous le dire, je me rends parfaitement compte de la fin que se propose l'honorable député de Brome (M. McMaster) en présentant sa motion. Il vise à inspirer au pays une plus grande confiance dans l'administration de la chose publique, quel que soit le gouvernement au pouvoir. A ce point de vue, mon honorable ami a toutes mes sympathies. Mais si son projet de résolution doit faire naître, chez nous, le doute ou le manque de foi à l'égard du Gouvernement, et cela sans raison, alors j'y suis absolument opposé.

Mon honorable ami a dit, et avec beaucoup de sagesse, je crois, que dans une affaire de cette importance il est bon de nous laisser guider par les us et coutumes britanniques. Il a ajouté que nous ne devons pas copier servilement tous les actes de la mère des parlements, de l'autre côté de l'Atlantique. Cependant, il a assuré avec raison que le parlement britannique offre aux assemblées législatives probablement le meilleur guide de toutes les institutions de l'univers en ce qui concerne le respect des traditions les plus nobles et les plus élevées. Ayant ces considérations présentes à l'esprit, et m'inspirant des autorités constitutionnelles célèbres, et des indications que j'ai puisées dans les livres et auprès de personnes renseignées sur cette question, je me suis efforcé de connaître l'attitude du gouvernement britannique sur un sujet aussi important. Je résumerai autant que possible la situation telle qu'elle existe depuis quelques années.

Dois-je dire, en premier lieu, que, lorsque cette question a été abordée au parlement anglais, elle a été examinée à un point de vue beaucoup plus large que celui de cette motion-ci, laquelle vise uniquement les directeurs, qui se voient forcés d'abandonner leurs fonctions en acceptant un portefeuille. La question a été discutée, en général, au large point de vue du droit des membres de voter lorsqu'ils sont censés être personnellement intéressés aux questions dont la Chambre est saisie. Ce sujet a été débattu maintes et maintes fois au parlement anglais. Il a fait l'objet d'enquêtes parlementaires spéciales.

Cet après-midi, mon honorable ami a cité quelques noms illustres à l'appui d'un de ses arguments. J'ai à la main un rapport du comité d'enquête du parlement britannique relativement à cette affaire d'intérêt personnel, de même que les procès-verbaux du comité, etc. Le rapport a été rédigé en 1896, et je vois au nombre des membres de ce comité les noms illustres de sir Michael Hicks-Beach, M. Campbell-Bannerman, M. Courtney, M. Haldane, M. Lloyd George, et plusieurs autres. Ce comité, ayant examiné soigneusement les règlements de la Chambre afin de décider s'il serait opportun d'en étendre la portée de façon à sauvegarder davantage les inté-

rêts du public à l'endroit des votes donnés à la Chambre, en est venu à la conclusion qu'il était suffisant à toutes fins.

Puis-je faire observer, qu'à en juger par ce qui se passe à la Chambre des communes, en Angleterre, il semblerait que bien qu'en tout temps il ait été admis que les membres de la Chambre peuvent s'enquérir du droit de tout autre membre de voter sur un sujet particulier en lequel il est supposé avoir un intérêt personnel, cependant chaque fois que ce vote est pris, et si on en excepte peut-être un ou deux cas sur un grand nombre, la Chambre des communes de la Grande-Bretagne a invariablement considéré la chose comme affaire d'honneur et de conscience ne regardant que le député qui donne son vote, et elle a refusé de lui dénier le droit de voter.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que c'est là le vrai point de vue auquel on doit se placer pour considérer cette question; mais pour en venir directement au point, c'est-à-dire au devoir des membres d'un gouvernement de se démettre de leurs directorats, je vois qu'il y a eu, en parlant d'une manière générale, quatre attitudes différentes. Je dirais que la première a été une attitude d'indifférence; le sujet ne provoque aucun commentaire. Je prétends que ce n'est pas là effet du hasard. Je crois que la Chambre des communes, à Londres, a eu de bonnes raisons de prendre généralement cette attitude. Une excellente raison, selon moi, est que chaque ministre de la Couronne a en premier lieu été élu au Parlement par les électeurs de sa circonscription. Ses associations, financières et commerciales, sont connues de ses électeurs, et si elles sont de nature à porter au soupçon ou à la méfiance, alors on peut discuter la chose à la tribune, et, de fait, elles le seront certainement si elles deviennent sérieusement inquiétantes.

J'ajouterai qu'un membre de ce Parlement, quand il devient ministre de la Couronne, est obligé de se faire réélire dans sa circonscription. Il lui faut se présenter deux fois devant ses électeurs. Le électeurs savent parfaitement, quand ils le choisissent en premier lieu pour leur représentant, s'il est ou non directeur d'une administration financière; quand il se présente pour se faire réélire comme ministre de la Couronne, ils savent bien aussi s'il est ou non un directeur. Si ses relations avec ces administrations sont d'une nature qui peut l'empêcher de s'acquitter de ses devoirs publics, c'est le temps alors de faire entendre des protestations. C'est alors que l'opinion publique, qui est le dernier recours en ces questions devrait se faire entendre.

Laissez-moi mentionner maintenant une attitude absolument contraire. J'ai parlé d'indifférence. Il y a aussi l'interdiction statutaire, très semblable à celle de mon honorable ami qui a proposé cette résolution, car je suppose qu'une résolution de la Chambre des communes doit avoir, à tous égards quelconques, force de loi. Mon honorable ami a parlé cet après-midi d'un honorable membre du Parlement anglais, M. Swift McNeil, qui a introduit à la Chambre des communes d'Angleterre une mesure très semblable à sa propre résolution. Non seulement M. McNeil a-t-il en une certaine occasion introduit pareille résolution, mais il est revenu à la charge, je crois, une douzaine de fois, et chaque fois la Chambre des communes a refusé de passer sa résolution. C'est là l'attitude que le parlement anglais a prise à l'égard de l'interdiction statutaire, en ce qui concerne les ministres de la Couronne qui remplissent des fonctions de directeurs, de corporations industrielles ou financières.

La troisième attitude est celle qui a été prise par M. Balfour, lord Salisbury, et autres chefs conservateurs quand le sujet a été discuté. Ils ont soutenu que ces questions devaient être considérées comme affaires de conscience et d'honneur, et que tout homme public devait être laissé libre de se guider en cette occurence, en tant que ministre de la Couronne et membre du Parlement, d'après sa conscience et son propre sens de l'honneur. A la longue, notre vie publique y gagnera en virilité à laisser certaines choses au domaine de la conscience et de l'honneur au lieu de chercher à décréter des interdictions qui peuvent être trop sévères et trop rigoureuses, et dont les conséquences ne peuvent être que de nous faire juger témérairement quelques-uns de nos compatriotes.

La quatrième attitude est celle que j'appellerais l'attitude Gladstone-Campbell-Bannerman-Asquith, qui a été d'adopter, non pas comme règle écrite, ni comme loi, mais comme tradition toujours sujette à exceptions, lorsque ces exceptions sont justifiées, que les ministres de la Couronne ne doivent pas garder leurs directorats. Telle a été l'attitude prise par la plupart des hommes d'Etat libéraux anglais. Je dirai quelques mots dans un instant de cette attitude. Ainsi que je l'ai dit, il ne s'agit pas tant d'avoir une résolution de la Chambre des communes, que de s'en rapporter au jugement du premier ministre, quand il constitue son cabinet, quant à ce

qui peut convenir le mieux à l'intérêt public et au bien-être de la nation dans les circonstances.

Mais assez parler de l'attitude prise par la Chambre des communes anglaise. Je crois que si nous devons suivre la coutume britannique en quelque matière, nous aurons raison de suivre aussi leur manière de procéder. Si nous devons faire prévaloir, dans ce pays, une opinion semblable à celle contenue dans la proposition de mon honorable ami, il vaut infiniment mieux, je pense, laisser au premier ministre, le soin de décider, d'accord avec ses collègues, ce qu'il y a de mieux et de plus sage à faire dans les circonstances, que de lui lier les mains et d'entraver l'action de son Gouvernement par des restrictions qui ne tiennent pas compte de circonstances dont il faudrait tenir compte dans l'intérêt public.

L'honorable député a, cet après-midi, apporté plusieurs raisons à l'appui de sa motion et je voudrais m'y arrêter. Tout d'abord qu'on me permette de dire qu'il m'est facile d'imaginer des cas où il serait grandement contraire aux intérêts du public de permettre à certaines personnes de garder des fonctions de ministres, tout en demeurant directeurs de certaines compagnies. Mon honorable ami a cité, cet après-midi, un exemple qui représente bien un cas semblable. Ainsi qu'on l'a dit cet après-midi, il peut arriver que certains projets sur lesquels le Gouvernement doit se prononcer amènent des ministres à remettre leurs directorats ou leurs portefeuilles. Mais ce sont là des cas à décider à leur mérite, et je ne crois pas qu'il se soit rien produit à propos de l'administration actuelle, qui puisse porter quelqu'un à croire qu'aucune circonstance semblable n'existe actuellement dans ce pays. Mon honorable ami a parlé de la possibilité d'un conflit d'intérêts fiduciaires. Il a fait observer que les ministres de la couronne doivent consacrer la plus grande partie de leur temps aux affaires de gouvernement et, si je ne me trompe, il a dit, l'année dernière, qu'à son avis, c'est l'intérêt particulier qui souffre lorsqu'un honorable député est obligé de partager son temps entre les choses d'intérêt particulier et les affaires d'intérêt public. Cela peut être une bonne raison pour les compagnies privées de défendre à leurs directeurs d'accepter des fonctions ministérielles, mais je ne crois pas que ce soit une aussi forte raison pour priver le pays des services d'hommes qui possèdent à un haut degré la confiance de la finance et du commerce, si les compagnies dont ils font partie consentent à laisser ces personnages servir le pays, dans l'administration des grandes affaires nationales, financières et commerciales.

Mon honorable ami a parlé dans les mêmes termes du danger du cumul des directorats. Celui-ci a peut-être ses inconvénients, mais je prétends que le remède propre à guérir ce mal ne consiste pas à adopter une loi qui empêche un directeur d'une compagnie d'intérêt public quelconque de devenir membre du cabinet, s'il n'abandonne pas sa fonction de directeur. Règlons la question du cumul de directorats, à part et elle cessera d'être un facteur important par ailleurs.

Mon honorable ami a déclaré qu'il ne faisait que donner suite à la législation existante. Je demande à la Chambre de considérer un moment la législation existante, car il est bien possible qu'il y ait, aujourd'hui, ici même, des députés qui s'imaginent peut-être que la législation actuelle ne suffit pas à protéger l'intérêt public, lorsqu'un honorable député qui est mêlé de quelques manière au gouvernement est, en même temps, intéressé dans des compagnies qui peuvent être directement ou indirectement en relations d'affaires avec celui-ci et de manière à favoriser les intérêts particuliers plutôt que l'intérêt public. Je soutiens que si nous lisons attentivement la loi actuelle intitulée: "loi relative au Sénat et à la Chambre des communes" et plus particulièrement les dispositions qui concernent l'indépendance des membres du Parlement, on constate que les intérêts du public, en ce qui concerne les membres du Parlement qui sont directeurs et membres d'un gouvernement sont assez bien sauvegardés dans cette loi, ainsi que l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) l'a déjà déclaré. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de lire l'article 14 de la loi et de demander aux honorables députés de se rappeler qu'étant donné qu'il s'applique à chacun des membres du Parlement, il s'applique également à chacun des ministres de la Couronne, puisque celui-ci est déjà membre du Parlement. L'article est ainsi conçu:

> Quiconque a ou possède, entreprend ou exécute, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada doivent être payés, est inéligible comme député à la Chambre des communes, et ne peut ni siéger ni voter dans ladite Chambre.

Peut-il exister de législation plus radicale que celle-là?

Si nous conformons à la loi, peut-on craindre qu'un directeur de société commerciale profite de sa présence dans le ministère pour combattre une injustice ou un abus qu'on puisse éviter avec une loi telle que celle proposée par mon honorable ami? Prenons l'article suivant:

Si un député à la Chambre des communes accepte une charge ou commission, ou s'il est partie ou intéressé à quelque contrat, marché, service ou ouvrage qui, en vertu de la présente loi, rend un candidat inéligible ou inhabile à siéger ou à voter dans la Chambre des communes, ou s'il vend sciemment des effets, denrées ou marchandises au Gouvernement du Canada ou à quelqu'un de ses fonctionnaires, ou remplit quelque service pour lui ou pour eux pour lesquels ou à l'égard desquels il est payé ou doit l'être à même les deniers publics du Canada, que ce contrat, ce marché ou cette vente soit explicite ou implicite, et soit que la transaction soit isolée ou continue, son siège est par le fait déclaré vacant, et son élection est dès lors nulle et de nul effet.

Mais j'attire spécialement votre attention sur l'article 21, qui, je crois, est encore plus important:

Nul membre du Sénat et nul député à la Chambre des communes ne peut recevoir ni convenir de recevoir de rémunération, ni directement ni indirectement, pour services rendus ou à rendre à quelque pesonne, soit par lui même soit par un tiers, relativement à quelque projet de loi, mesure, contrat, réclamation, dispute, accusation, arrestation, ou autre affaire, devant le Sénat ou devant la Chambre des commune ou devant un comité de l'une ou l'autre Chambre, ou pour influencer ou tenter d'influencer quelque membre de l'une ou l'autre Chambre.

Le 2e paragraphe dit:

Tout membre du Sénat qui contrevient au présent article est passible d'une amende de mille à quatre mille dollars; et tout député qui contrevient au présent article, est passible d'une amende de cinq cents à deux mille dollars, et durant cinq années après pareille conviction de pareille contravention, est inhabile à être député à la Chambre des communes ou à occuper une charge dans le service public du Canada.

Le 3e paragraphe dit:

Quiconque donne, offre ou promet à un membre du Parlement quelque rémunération pour pareils services rendus ou à rendre, est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de cinq cents à deux mille dollars.

Je demande à mes collègues s'il est possible de concevoir qu'un ministre, directeur d'une société commerciale et profitant du poste qu'il occupe dans un gouvernement pour favoriser les affaires de la société dans laquelle il est intéressé ne soit pas, d'après cette loi, passible de déchéance? Les compagnies dans lesquelles il serait intéressé ne violeraient-elles pas la loi actuelle, en essayant de l'influencer, soit en

[L'hon. Mackenzie King.]

lui versant des honoraires de directeur ou autrement?

J'ajouterai un mot au sujet de quelques autres remarques faites par mon honorable ami. Il a parlé de nos juges, disant que la loi exige qu'ils consacrent tout leur temps aux fonctions qui leur ont été confiées, c'est-à-dire à leurs devoirs de juges, et leur interdit de faire partie du bureau de direction d'une société commerciale. Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que les juges sont nommés à vie: leurs fonctions sont perpétuelles. On leur donne un traitement raisonnable dans l'espoir qu'ils consacreront le reste de leur existence à l'accomplissement de leurs fonctions judiciaires. Rien de semblable n'existe dans le cas d'un ministre. Il me suffit de regarder devant moi pour voir plusieurs députés qui, entrés dans le cabinet de mon très honorable ami le chef de l'opposition, (M. Meighen), peu de temps avant l'élection générale, ont occupé leur poste pendant environ trois mois, et c'est tout ce qu'ils en verront d'ici à la fin de leurs jours. N'eut-il pas été injuste de leur dire: "Vous n'entrerez dans le ministère qu'à condition de vous retirer des bureaux de direction dont vous faites partie" et qu'en suite, ils s'aperçoivent, après avoir servi leur pays en qualité de ministre pendant quelques semaines, qu'ils ne sont plus ni ministre, ni directeurs. La comparaison qu'à faite mon honorable ami relativement aux juges est loin d'être exacte.

Mon honorable, ami a parlé des membres de la commission des chemins de fer. Là encore nous nous trouvons en face d'un poste dont la durée est fixée à une période déterminée. Mais si mon honorable ami voulait examiner ce qui a trait aux commissaires des chemins de fer, il s'apercevrait qu'on ne les empêche pas d'être directeurs de toutes sociétés commerciales. La loi leur interdit seulement de faire partie du bureau de direction des compagnies de chemin de fer, ou de compagnies avec lesquelles les chemins de fer sont susceptibles d'avoir des rapports, ce qui est très juste à tous égards. Mais ce n'est point la règle générale et impitoyable que mon honorable ami cherche à imposer à ceux qui entrent dans un ministère.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) nous a dit que le secrétaire du Trésor des Etats-Unis, M. Mellon, avait, suivant l'habitude dans son pays, résigné ses fonctions de directeur des différentes sociétés dans lesquelles il était intéressé.

J'ignore si mon honorable ami est ou non au courant de ce fait, mais on me dit

qu'aux Etats-Unis il existe une loi spéciale s'appliquant au Secrétaire du trésor seul, mais pas aux autres ministres et que, en vertu de cette loi, le Secrétaire du trésor a résigné les fonctions qu'il pouvait remplir dans des bureaux de direction. Je suis porté à croire que, sous ce rapport, l'exemple de notre pays est encore meilleur que celui des Etats-Unis. Nécessairement, le ministre des Finances se trouve en relations très étroites avec diverses maisons industrielles. Mon honorable ami dit que l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) renonça à ses fonctions de directeur quand il devint ministre des Finances. C'est-à-dire qu'il concevait volontairement ainsi ses devoirs de ministre des Finances, et non parce que la loi l'y contraignait et cette attitude me semble bien plus belle que celle qu'un honorable député serait obligé de prendre de force. La Chambre sait parfaitement que mon honorable ami le ministre actuel des Finances (M. Fielding) n'est directeur dans aucune compagnie mêlée de quelque manière aux affaires du pays. Cependant, j'oserai dire qu'il n'est pas au pays un seul homme qui aurait moins de confiance en lui s'il était directeur de vingt compagnies. La confiance publique est une question de foi dans l'intégrité et l'honnêteté d'un homme, non pas dans le poste qu'il occupe. Vous pouvez trouver un individu n'occupant aucun poste et qui est foncièrement malhonnête; tandis qu'un autre occupera douze postes différents et, justement parce que ses responsabilités sont plus grandes, comprendra que son intégrité doit être plus soigneusement gardée.

Voici encore un autre aspect de la question qui vaut d'être étudié. La motion de mon honorable ami ne va pas jusqu'à dire que des actionnaires, s'ils entrent dans le cabinet, doivent abandonner leur actions dans des compagnies. Au point de vue de l'intérêt public, je laisserai la Chambre juger ce qui est préférable: d'avoir un ministre du cabinet actionnaire d'une compagnie, en même temps directeur et absolument connu comme tel, ou d'avoir dans le cabinet un ministre, actionnaire important d'une de ces compagnies publiques dont le public ne sait rien justement parce qu'il n'est pas directeur? Je prétends que le simple fait que ce monsieur est connu comme directeur de telle compagnie privée lui impose l'obligation spéciale d'être particulièrement prudent quand surgit devant le cabinet toute affaire concernant les intérêts de la compagnie ou corporation dans laquelle il est intéressé. Ces hommes possèdant un sens élevé de l'honneur, si des questions intéressant les compagnies dont ils sont directeurs viennent à être étudiées par le Parlement ou le cabinet, et s'il y a la moindre possibilité que leur intégrité ou leur honnêteté soit mise en doute, ils auront bien soin de quitter ou de se retirer pendant que la question se discute et se règle.

L'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a cité le hansard de l'an dernier touchant mon attitude dans la discussion qui eut lieu à cette époque. En ce qui regarde le débat de l'an dernier, je n'ai pas un mot à retirer. Je désire réitérer en ce moment tout ce que j'ai dit sur cette occasion. J'étais alors chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

L'hon. MACKENZIE KING: Ces sentiments semblent naturels à un chef de l'opposition parce que ce sont exactement ceux que j'ai exprimés l'an dernier en cette circonstance particulière. (Page 603, débats français.)

> Le très hon. M. Meighen: L'honorable député ne pense-t-il pas que ce projet de loi, s'il est adopté, devrait, suivant la pratique actuelle, s'appliquer également au chef de l'opposition?
> L'hon. Mackenzie King: Très bien.

C'est exactement ce qu'a dit mon très honorable ami, parlant de la même place. Plus loin:

> Le très hon. M. Meighen: Aux leaders des deux partis d'opposition?
> L'hon. Mackenzie King: Certainement.

J'ai fait une autre allusion au cours de ce débat et c'est celle-ci:

> Je dois dire dès maintenant qu'il serait absolument dans l'intérêt public d'appliquer la règle au leader de l'opposition.

J'ai dit cela quand j'étais chef de l'opposition. Je croyais qu'il serait d'intérêt public que le chef d'un parti politique n'ait aucune accointance avec des compagnies, comme directeur, et c'est ma manière de voir aujourd'hui encore. Je crois que mon très honorable ami de la gauche prend exactement la même attitude; je crois que lui et moi nous avons exactement les mêmes vues là-dessus. Je crois que nous avons tous les deux refusé d'accepter le poste de directeur de compagnies.

Pourquoi? Non pas parce que nous avons pensé qu'il serait incorrect pour nous ou pour n'importe qui d'accepter une charge d'administrateur ou pour un homme d'affaires d'accepter un portefeuille de ministre, mais parce qu'étant chef de parti, reconnus comme tels par le loi du pays, nous avons jugé que cette attitude nous était

commandée par le sentiment de nos amis autant que par l'opinion publique. Je répète que l'intérêt général demande aux chefs de parti de consacrer tout leur temps à la chose publique et d'éloigner toute possibilité de fausse interprétation de leur conduite.

L'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) m'a demandé pourquoi j'avais écarté mes anciens scrupules dans la formation de mon ministère. Je n'ai renoncé à aucune de mes idées. Je me rappelle très bien les idées que j'ai défendues dans cette occasion et je me souviens aussi du scrutin qui a eu lieu sur la question de savoir si le projet de loi devait être adopté. La Chambre, en cette circonstance, s'est prononcée contre l'adoption du principe qu'il serait incompatible pour un administrateur d'entrer dans un ministère.

Je conviens, comme je l'ai déjà dit, qu'il peut y avoir des cas où certaines personnalités du monde des affaires ne pourraient être en même temps membres du Gouvernement sans nuire à l'intérêt public. L'incorrection d'une pareille situation s'imposerait d'elle-même, et assez promptement, à tout homme au courant des choses de l'administration. Mais je vois bien, d'autre part, que l'adoption de la motion présentée par notre ami aurait pour effet de priver le pays des services des gens d'affaires les plus expérimentés, à un moment où la connaissance des conditions commerciales et financières est si nécessaire dans l'administration publique. Je ne fais pas difficulté pour admettre que cette situation s'imposa à moi quand j'eus à former mon cabinet.

Le député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a mentionné le nom du ministre de la Justice (sir Lomer Gouin). Je dirai ce qui s'est passé entre nous deux lorsque j'ai prié mon collègue d'accepter un portefeuille. Il m'a dit tout de suite qu'il avait été longtemps dans la vie publique et qu'il avait pensé s'en retirer pour toujours; qu'il ne désirait pas se charger de nouveau de la responsabilité du pouvoir après tant d'années consacrées au bien public; que, considérant les vicissitudes de la vie politique et ses obligations, il hésiterait à entrer dans le ministère s'il devait pour cela renoncer à sa situation dans le monde financier. Je lui répondis que le pays connaissait les services qu'il avait rendus à sa province et au Canada pendant les quinze années qu'il avait été premier ministre et qu'il était regardé comme un des piliers de la finance canadienne. Je l'assurai que le Canada avait besoin de lui et réclamait ses services. Je ne pensais nullement à opposer une opinion individuelle, en cette matière, à son propre jugement et à celui de mes collègues du ministère. Si j'avais cru devoir exiger de mes collègues, quels que fussent leurs mérites et la valeur de leur collaboration, diverses conditions de cette nature, je n'aurais pu former qu'un cabinet assez médiocre, et je ne serais pas entouré aujourd'hui par les hommes distingués qui ont bien voulu m'apporter leurs concours.

Il y a un temps pour tout. J'ai rappelé la tradition de Gladstone, de Campbell-Bannerman et, si vous le voulez, d'Asquith. C'est en 1868 que Gladstone devint pour la première fois premier ministre d'Angleterre. Il était à ce moment âgé de cinquante-neuf ans et avait acquis une longue expérience parlementaire. Ce n'est qu'en 1892, un quart de siècle plus tard, qu'il songea à établir certaines incompatibilités avec la charge de ministre. Il avait alors plus de quatre-vingt ans. Si notre collègue veut bien m'accorder un pareil délai et l'occasion de le faire, je me conformerai à la tradition de Gladstone avec le temps. La chose sera plus acceptable de la part d'un vieillard à des hommes jeunes que de la part d'un jeune homme à des collègues qui ont brillamment servi leur pays durant de longues années.

Après tout, ces incompatibilités ne marquent qu'un défaut de confiance en leur fidélité et en leur intégrité. Entre mes collègues et moi, entre le Gouvernement et le pays il ne doit exister qu'une condition, et c'est celle-ci: Je veux votre confiance en tout et partout ou pas du tout.

Telle est mon attitude par rapport à chacun des membres du Gouvernement et et je crois que c'est aussi celle qu'ils ont à mon égard. La confiance réciproque que nous avions d'abord dans l'intégrité et la capacité de chacun de nous s'est transformée depuis en une foi implicite. Pour appuyer la motion de mon honorable ami, il me semble qu'il me faudrait mettre en doute l'honneur et l'intégrité de quelques-uns de mes collègues dans le cabinet et je dois absolument refuser de voter dans ce sens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur. Si les événements des deux derniers mois ne m'avaient blindé en quelque sorte contre toute impresson de surprise, il me faudrait au moins quelques demi-heures pour surmonter l'effet du discours du premier ministre (M. Mackenzie King) et me permettre de prendre la pa-

role en cette Chambre. Je pensais que l'honorable député de Wellington (M. Guthrie) rendait un service lorsque, en parlant de cette motion, il invitait et pressait même, le chef du gouvernement de nous faire connaître les vues du ministère et d'essayer de concilier l'opposition à cette résolution avec son vote de l'année dernière. En ce faisant, mon honorable ami a peut-être rendu un service au pays, mais il n'en a certainement pas rendu au Gouvernement. Je suggère respectueusement qu'il eût mieux valu pour la réputation du premier ministre décliner l'invitation du député de Wellington et garder un silence prudent, sinon très digne.

En quoi consiste la résolution au sujet de laquelle on nous demande de nous prononcer? L'honorable député de Brome (M. McMaster) propose qu'on adopte une loi décrétant qu'aucun membre du gouvernement ne soit administrateur d'une compagnie appartenant à l'une des quatre catégories suivantes: premièrement, les banques; deuxièmement, les sociétés de dépôt financières; troisièmement, les compagnies d'assurance; quatrièmement, les compagnies de transport; cinquièmement, en termes généraux, on ajoute les grandes compagnies d'utilité publique, et la résolution comporte qu'aucune autre compagnie, comptant l'un des membres du gouvernement au nombre de ses administrateurs, n'aura le droit de faire des transactions commerciales avec le gouvernement. Cette résolution peut être discutée à deux points de vue: d'abord, quant à sa valeur intrinsèque, doit-on l'adopter ou la rejeter? Ensuite, elle est importante pour la Chambre, parce qu'elle implique l'honneur du pays, représenté par le gouvernement au pouvoir. Je commencerai à l'étudier sous son premier aspect.

Il y a un an, le même honorable député, dans un discours, peut-être pas aussi compréhensif, mais aussi impartial et aussi digne que celui qu'il a prononcé aujourd'hui, présenta et poussa jusqu'à sa deuxième lecture, non seulement une résolution, mais un bill, une loi, décrétant qu'aucun membre du gouvernement ne doit être administrateur d'une compagnie quelconque, pour quelque raison que ce soit. Cette résolution fut présentée à la Chambre et appuyée par plusieurs députés; plusieurs autres s'y opposèrent, ainsi que moi-même, et elle fut rejetée par un vote de la majorité. J'adoptai alors l'attitude que l'on ne pouvait régler cette question d'une manière impartiale et satisfaisante par une loi; c'est-à-dire, qu'il n'était pas possible à la Chambre d'adopter une loi qui résolût équitablement le problème et qut fût en même temps pratique et bienfaisante. Je disais que si la Chambre décrétait qu'aucum membre du gouvernement ne doit être administrateur d'une compagnie, ce serait exclure du service public un grand nombre d'hommes d'affaires capables de rendre des services spéciaux, voir même distingués, à l'Etat, sans qu'une mesure de ce genre offrît aucun avantage correspondant.

J'ai prétendu que, l'adoption d'un bill du genre de celui que mon honorable ami a présenté, tout en excluant les administrateurs des compagnies, admettrait au service public, comme membres du gouvernement, des individus susceptibles de se laisser guider par les mêmes motifs, bien que n'étant pas administrateurs de compagnies. Plusieurs raisons furent citées, par moi-même et par d'autres, démontrant qu'on ne peut guérir ce mal—si mal il y a—au moyen de lois. Pour me servir des paroles de l'honorable député de Red-Deer à ce moment (M. Clark), qui fit un discours que je recommanderais aux honorables députés d'étudier, c'est un sujet qui dépend fondamentalement, historiquement et nécessairement de la conscience et de l'honneur du ministre lui-même. Ce fut l'attitude que j'adoptai alors et c'est encore ce que j'en pense aujourd'hui.

Je fis remarquer alors que si vous adoptiez une loi pour empêcher un honorable député d'être administrateur d'une compagnie, et ministre de la Couronne, vous enlèveriez le droit à un homme qui a fait de l'argent, fondé une compagnie, et qui a dû exercer une surveillance sur la gestion de ce qu'il a amassé en vue de le léguer à sa famille, en agissant comme administrateur d'une compagnie, vous enlèveriez, dis-je, à cet homme le droit de participer au gouvernement. En même temps, un individu qui aurait fait exactement la même chose dans une entreprise privée, non constituée en corporation, pourrait devenir membre du Gouvernement, tout en consacrant tout le temps qu'il jugerait nécessaire aux affaires de sa compagnie.

En premier lieu, cette distinction serait injuste. Le présent ministre du Commerce (M. Robb)—qui, de tous les membres de la droite, je dois l'avouer, est à peu près le seul parmi les ministériels qui soit conséquent dans son attitude sur cette question—a soutenu énergiquement, je me le rappelle, que le fait de nier à un directeur de compagnie le droit de faire partie du Gouvernement du pays pré-

terait à des abus criants. Il fit observer que cela porterait les administrateurs de compagnies à se faire remplacer, au directorat de la société, par une autre personne, ou sa sténographe pour ne citer qu'un exemple, qui ne serait que le porte-parole de son patron et dont le rôle en réalité se bornerait à exécuter la volonté de l'administrateur de fait. Il pourrait donc ensuite entrer sans crainte dans le ministère tout en surveillant ses intérêts dans la compagnie sous le couvert de son prête-nom. On fit aussi valoir nombre d'autres objections contre le projet. On fit ressortir qu'un capitaliste possédant de faibles intérêts dans une entreprise pouvait faire partie du conseil de direction, cependant qu'un autre actionnaire détenant la majorité des actions ne serait même pas directeur. Le premier a été nommé au conseil d'administration à cause de ses qualités, de sa probité en affaires et parce qu'il est fort connu et respecté par ses concitoyens. L'autre actionnaire, malgré sa fortune, n'est pas appelé à faire partie du conseil de direction à cause de la méfiance qu'il pourrait inspirer aux autres coactionnaires ou parce qu'il ne jouit pas de la même réputation parmi le public. Or, sous le régime du projet de loi soumis par l'honorable député de Brome, le second actionnaire, le citoyen indigne, pourrait être appelé à participer à la direction des affaires du pays tandis que l'homme d'honneur, le citoyen sans tache qui n'aurait pas craint d'assumer une attitude à la face de ses concitoyens, se verrait nier le droit de servir son pays.

Nous avons clairement démontré au Parlement, mais en vain, l'inconvenance, l'anomalie et la partialité de ce projet de loi en faisant valoir d'autres raisons. Nous avons fait voir, mais inutilement, que de temps immémorial, en Angleterre, la Chambre des communes anglaises n'a jamais jugé à propos de légiférer à ce sujet. Nous avons insisté sur le fait que la coutume anglaise a toujours voulu qu'en pareille occurrence ou s'en rapporte à l'honneur, à la conscience du ministre lui-même et à sa propre conception de ses devoirs vis-à-vis le public. Or, à venir jusqu'aujourd'hui, les statuts du Royaume-Uni ne renferment aucune loi basée sur le principe que préconisait le projet que l'honorable député de Brome a déposé l'année dernière aussi bien que la résolution qui fait l'objet du présent débat. Nous avons insisté en vain—je l'ai fait moi-même—sur le fait qu'en consultant les annales politiques de nos différentes provinces, nous constatons que pas une seule assemblée législative n'a jugé à propos d'inscrire dans ses statuts une loi identique à celle que propose l'honorable député de Brome. La nécessité d'une pareille loi s'impose tout autant, et certes plus encore dans nos législatures provinciales qu'au parlement fédéral—si le besoin s'en fait sentir quelque part—pour l'excellente raison que les assemblées législatives des provinces plus que le parlement fédéral, sont appelées à légiférer sur les questions de propriété et de droits civils, qui concernent directement la prospérité des compagnies, des sociétés et des particuliers. Aucune de nos législatures provinciales toutefois, je le répète, n'a jugé à propos de suivre cette exemple. Le principe sonne bien à l'oreille; il éveille peut-être un écho dans l'esprit de certaines gens. Cependant, les annales politiques de l'Angleterre et du Dominion sont là pour proclamer qu'il constitue un principe erroné tandis que pas une seule province de la Confédération, peu importe que ce fût sous un régime libéral, conservateur ou même progressiste, n'a jugé à propos d'adopter une loi de cette nature. Voilà les arguments que nous avons fait valoir à l'encontre de la mesure de mon honorable ami de Brome. Ces divers arguments m'ont impressionné et pour ma part j'en ai invoqué plusieurs. A mon titre de chef de l'opposition, je m'en tiens à ces arguments ce soir tout comme je l'ai fait à l'époque où je dirigeais les forces ministérielles.

La résolution en discussion, je l'admets, est couchée dans un style plus modéré que le projet de loi de l'an dernier. L'honorable député de Brome, influencé qu'il a été, dit-il, par les arguments que nous avons fait valoir l'année dernière, a diminué la portée de son projet. Il déclare: "Je ne m'oppose plus à ce qu'un ministre fasse partie du conseil d'administration d'une société industrielle ou encore d'une compagnie de prêts. Je n'ai pas non plus la moindre objection à ce qu'un ministre fasse partie du conseil de direction d'une grande entreprise manufacturière." Les arguments au contraire que l'on a fait valoir l'année dernière ont contribué à modifier ma manière de voir sous ce rapport; toutefois, dorénavant je proclamerai, s'il n'en dépend que de moi, qu'aucun ministre n'aura le droit de faire partie du conseil d'administration d'une banque, d'une société financière de dépôt, de transport, d'assurance ni d'une compagnie d'utilité publique.

Maintenant qu'il m'est permis de parler clairement, je dirai que je ne veux pas plus de son projet de résolution que je ne

voulais de son bill l'année dernière. Voilà ce que je dois déclarer avant de commencer mon argumentation. Rien ne saurait mieux que cette motion faire saisir l'inanité de ce bill et du mode auquel l'honorable député a maintenant recours pour faire triompher ses vues. S'il est présenté un bill pour confirmer cette motion, que va-t-il arriver? Un directeur de la British Empire Steel Corporation, de la Massey-Harris Company, pourrait encore être ministre; un directeur de la Dominion Textile Company pourrait aussi faire partie du Cabinet au lieu de nous représenter à une conférence économique; nous pourrons même avoir comme ministres seize présidents de filatures. Mais un directeur de la compagnie des tramways de Guelph, ou de la compagnie des tramways de Portage La Prairie, qui n'existe plus pour ainsi dire que de nom, ou un directeur d'une petite compagnie de transport à peine en activité dans un endroit quelconque du pays, ne pourra pas aspirer à l'honneur de faire partie d'un ministère. Mais il le pourra s'il est non seulement directeur, mais même président de la British Empire Steel, de la Dominion Coal Company, de la Dominion Textiles, de la Massey-Harris ou de la Cockshutt Company.

Mon honorable ami a aperçu une difficulté qui l'a obligé de faire exception au principe de sa motion en faveur de ceux qui sont engagés dans des entreprises industrielles; il a compris qu'en leur interdisant pour cette raison l'entrée d'un ministère on les priverait du droit de surveiller ouvertement, ce qui vaut toujours mieux que secrètement, les deniers amassés par eux pour assurer l'avenir de leur famille, et que ce serait se priver en même temps des services d'hommes très précieux. Voilà pourquoi il lui a paru impossible de s'en tenir à son bill primitif. Voilà pourquoi il a cru devoir y substituer cette motion plus anodine et tout à fait illogique qu'il présente aujourd'hui; il a compris que ni dans ce pays, ni dans aucun autre, le prétendu mal dont il est question ne pouvait disparaître au moyen d'une loi. Aussi ai-je été sensible au raisonnement que la situation a provoqué de la part du premier ministre, et ai-je été heureux de constater que si le sol dans lequel j'avais semé, l'année dernière, m'avait d'abord semblé aride, un élément de fertilité qui, s'y est ajouté dans l'intervalle, a permis à la semence de germer et d'assurer une bonne moisson.

Etudions maintenant cet aspect de la question qui concerne l'honneur du pays représenté par le ministère actuel. Il y a un an on cherchait à nous faire adopter une mesure radicale. Ce projet donna lieu à une vive discussion comme celle de ce soir. Le gouvernement s'y opposa, et autant que je puisse me le rappeler, il ne réussit à rallier, dans les rangs du parti progressiste et du parti libéral que deux adhésions à sa doctrine: celle de l'honorable député de Marquette et celle de l'honorable député de Red-Deer. Quant au chef du ministère actuel, il parla et vota en faveur du bill, il donna même à entendre que cette mesure aurait dû s'appliquer au chef du parti progressiste et au chef de l'opposition. Telle fut sa déclaration de principe, et il s'en est prévalu pour demander l'appui des électeurs. Il s'est plu à répéter qu'il entendait juger le gouvernement d'après ses actes. Or, le Gouvernement n'a rien répudié de ce qu'il avait fait. Est-ce une attitude comme celle-là que mon honorable ami a osé prendre, et qu'il prend ce soir? Je ne saurais assez tourner en ridicule les raisons qu'il nous donne. Il avoue qu'il a appuyé ce bill, l'année dernière.

Il a bien fait et il ne s'est pas arrêté là; il a appuyé un projet de loi, qui était énergique, complet et ne ménageait personne; un bill qui allait plus loin que ce projet de résolution. Il aurait voulu, disait-il, qu'il aille encore plus loin. "Ah! oui," mais a-t-il déclaré, "j'ai appuyé ce projet de loi, mais je me suis toujours souvenu, depuis, que la Chambre l'a repoussé." "Je me rappelle fort bien que je lui ai donné ma voix," affirme-t-il au député de Wellington, "mais je n'oublie pas que la députation a rejeté ce projet. J'ai exposé mes principes; j'ai affirmé ma conviction; j'ai fait connaître mon attitude à la nation; mais —notez-le bien, je ne puis maintenir cette attitude, parce que la Chambre n'a pas agréé le projet de loi." Eh bien, ces paroles sèmerait certainement le désespoir chez les députés, s'il en reste encore, qui espéraient que le gouvernement actuel, sous la direction de son présent chef, s'en tiendrait à quelqu'une des professions qu'il a faites depuis cinq ans. La députation les a-t-elle rejetées toutes? On avait rédigé des résolutions concernant le tarif qui avaient porté mes voisins de gauche à annoncer du haut de plusieurs tribunaux que le parti libéral avait presque les mêmes idées qu'eux, et qui avaient engagés les membres de la droite à affirmer plus énergiquement encore que le parti progressiste était inutile, parce que leurs propres doctrines étaient identiques à celles du parti libéral. La Chambre a repoussé maintes résolutions concernant le tarif, que ces

messieurs ont proposées lorsqu'ils étaient dans l'opposition, que le premier ministre lui-même a soumises.

A quoi devons-nous nous attendre maintenant? Lors de l'exposé financier, mis en face de son vote et du vote de ceux qui l'entourent, votes consignés en blanc et en noir—lorsqu'on lui rappellera les déclarations en faveur de la réduction des droits sur tel ou tel article, dans le but de remédier au chômage et de soulager le public harassé et opprimé, le premier ministre élèvera-t-il la voix pour dire: "Oui, je me rappelle toutes ces résolutions; je me souviens que je les ait proposées, et que je leur ai donné ma voix; je me rappelle aussi que j'y avais foi, mais les circonstances sont tout autres, car ces résolutions ont été repoussées"?

De plus, il dit: "Aujourd'hui, je suis le précédent établi en Angleterre." Puis-je savoir, sur quel précédent il se guidait il y a un an? Il a consacré bien du temps à cette question et disséqué le raisonnement du député de Brome. Il remonte à plusieurs siècles passés et classe en quatre catégories ceux qui ont discuté cette question aux Communes d'Angleterre. Les uns, dit-il sont absolument neutres —la question ne les intéresse pas. D'autres qui l'on discutée pensent qu'il faut s'en rapporter à l'honneur et à la conscience. Il en est qui croient, au contraire, qu'il n'y en a rien à faire, même si l'on est pour ou contre. Et ceux de la quatrième catégorie, le groupe de Gladstone dans ses premiers temps et le groupe de Campbell-Bannerman, sont d'avis qu'il faut s'en rapporter au jugement du premier ministre. Et maintenant qu'il occupe ce poste au Canada, mon honorable ami marche sur les traces des partisans de Bannerman et de Gladstone et il croit qu'il faut s'en tenir à son *ipse dixit*. J'admire franchement le talent ou, plutôt, la prolixité qui a permis au premier ministre d'enfouir cette question dans les brouillards du passé, de l'ensevelir dans les arcaves de l'histoire.

Pourtant, comme il se rappelle bien mieux les dires de Gladstone, de Campbell-Bannerman ou de Balfour que ses propres propos! Il a des souvenirs plus fidèles des décisions des Communes d'Angleterre et des débats de la Chambre des pairs à l'époque de Pitt et de Walpole que de la discusson qui a eu lieu aux Communes du Canada en mars dernier et de la manière dont il a voté dans cette circonstance-là. "Lorsque j'ai entrepris de former mon ministère," dit-il, "je me suis aperçu que mon propre avis ne devait pas prévaloir." Allons donc, il nous avait déjà déclaré qu'il avait renoncé à son opinion par respect pour la décision de la Chambre. Laquelle de ces deux assertions est vraie? Je suis porté à croire qu'il n'a pas et n'a jamais eu d'opinion arrêtée et, selon moi, cette remarque s'applique à presque tous les sujets d'intérêt public. "J'ai constaté," nous dit-il, "que, si je m'en tenais à cette résolution, je n'aurais qu'un ministère médiocre, que je ne pourrais pas former un cabinet d'hommes brillants comme ceux qui m'entourent." J'aurais pu avoir un cabinet de Sinclairs et de Motherwells—s'il m'est permis d'enfreindre un instant le règlement—mais je n'aurais pas pu avoir, par exemple, le ministre des Douanes (M. Bureau), le ministre de la Justice (sir Lomer Gouin), ni le Solliciteur général (M. McKenzie). Je n'aurais pas pu avoir des hommes, comme le ministre sans portefeuille de la province de Québec (M. Dandurand), le ministre sans portefeuille de Renfrew (M. Low), ni mon éminent ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Il lui aurait fallu laisser de côté ces six, sept et huit personnages importants—peut-être même un plus grand nombre—qui sont administrateurs de compagnies en même temps qu'ils font partie de son cabinet; aussi, se voyant obligé d'opter entre leur valeur surhumaine et ses principes, n'a-t-il pas hésité à sacrifier ceux-ci.

L'an dernier j'ai dit qu'on devait, à l'égard de cette question, s'en remettre au sens de l'honneur et de la responsabilité que professent nos hommes publics, que je ne me sentais pas plus visé que celui qui était alors chef de l'opposition et est aujourd'hui premier ministre, puisque nous n'étions l'un et l'autre administrateurs d'aucune compagnie; j'ajoutais cependant que certaines circonstances peuvent faire que de trop étroits rapports entre les devoirs de membre du cabinet et la charge d'administrateur mettent un ministre dans l'obligation d'abdiquer cette dernière. Que les membres du Gouvernement actuel se recueillent un instant et se demandent s'il ne se trouve pas dans leurs rangs des exemples assez frappants pour mériter qu'on les fasse disparaître par l'application du sens de l'honneur et de la responsabilité. Je m'en rapporte à leur conception de l'honneur et à leur conscience comme j'ai fait quand il s'est agi de mes collègues quand j'étais leur chef. Mais où trouvera-t-on des Canadiens pour faire ainsi confiance au Gouvernement actuel lui qui compte parmi ses membres des hommes qui sont ad-

ministrateurs de compagnies et qui, l'an dernier, ont, par leur vote, posé en principe que nul ne doit être à la fois ministre et administrateur d'une compagnie. Je le répète, six, sept ou huit des membres du Gouvernement actuel sont administrateurs de compagnies.

Par son vote, le premier ministre a proclamé que le fait d'être en même temps membre du cabinet et administrateur d'une société constitue un danger qu'il y a lieu d'écarter sans délai au moyen d'une loi, et cependant, on l'a vu s'empresser d'attribuer des portefeuilles de ministre à six, sept ou huit personnes sans même songer à prier une seule d'entre elles d'abdiquer sa charge d'administrateur. C'était mon opinion, dit-il. Gladstone pensait un peu comme cela, mais il avait atteint sa quatre-vingtième année lorsqu'il se fit la conviction que la charge d'administrateur de compagnie était incompatible ave ccelle de ministre. Cette opinion, dit-il, Gladstone se l'est formée aux jours de sa vieillesse. Eh mais! l'année dernière, mon honorable ami n'était pas encore octogénaire quand il se formait la même opinion. Mais voici que le temps le fait s'en écarter; quelle sorte d'opinion aura-t-il donc à quatre-vingts ans?

La question a un côté beaucoup plus grave que n'indique l'absurdité de l'attitude que le Gouvernement et le premier ministre prennent aujourd'hui. Quel cas fera-t-on de l'honneur de l'homme public si on laisse impunément les chefs de partis politiques faire leur profession de foi à la nation, accepter la confiance de cette nation, et le renier ensuite sans vergogne, même avec suffisance et mépris dès l'instant où ils se trouvent au timon des affaires? Ce n'est pas la première fois que la chose se voit, et je suis assez fermement convaincu que ce ne sera pas la dernière. J'entends me réserver le droit de protester chaque fois qu'elle se répétera, de mettre le ministère en accusation. Nombre de membres de la Chambre, je le sais, se trouveront en assez mauvaise posture à cet égard, ayant déjà déclaré par leur vote qu'ils entendent dégager le Gouvernement de certains engagements qu'ils avait pris envers le pays. Je ne suis pas de ceux-là. Quel cas fera-t-on de l'homme public si les gens, lorsqu'ils seront appelés à exercer leur précieux droit de suffrage, sont dans la plus profonde ignorance des principes dont doit s'inspirer le ministère auquel ils accordent leurs suffrages? Je le demande, le peuple canadien aura-t-il désormais quelque signe auquel il connaîtra la décision que le Gouvernement doit prendre sur une question quelconque? S'il doit en avoir un, quel est-il? Peut-on trouver dans ce que le Gouvernement a accompli de quoi faire croire qu'il se prononcera en tel ou tel sens sur telle ou telle question? Je dis que non. Le Gouvernement a effrontément foulé aux pieds chacune des promesses de son chef. Chaque fois qu'il en est venu une en discussion, il l'a reniée avec mépris, même lorsque cette promesse lui était rappelée par un de ses plus fidèles amis.

Telle étant la situation que l'on fait aujourd'hui au Canada, doit-on s'étonner, monsieur l'Orateur, que le peuple et la Chambre ayant fourni au Gouvernement mainte occasion de s'affirmer en accomplissant la tâche qu'il s'était tracée, en mettant à exécution le programme qu'il avait proposé au corps électoral; faut-il s'étonner, je le demande, de voir le Gouvernement perdre chaque jour du terrain et baisser dans l'estime du public?

Et, la seule explication qu'ils donnent de leur conduite actuelle et de celle qu'ils ont tenue depuis leur arrivée au pouvoir est que s'ils s'écartent du sentier tracé par l'ancien exécutif le tort qu'ils causeraient serait plus grand, leur déchéance serait plus rapide, que s'ils ignoraient leurs principes et leurs déclarations du passé. Lorsque les honorables députés de la droite agissaient sans conviction et avec légèreté, sourds aux raisonnements, ne cherchant qu'à nuire au gouvernement et à obtenir un avantage passager cher au cœur du démagogue ou de celui qui ambitionne quelque poste, lorsque la droite se conduisait comme il y a un an, elle devait prévoir que l'heure de la justice sonnerait bientôt. Sans doute, c'est à l'instigation des honorables députés ministériels que l'honorable député de Brome a présenté ce projet de loi de 1921, du moins est-ce avec leur encouragement.

M. McMASTER: Non pas à leur instigation.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'encouragement est venu peu après qu'il eut déposé le projet de loi, et il ne nie pas avoir été encouragé auparavant. Lorsqu'ils suivaient cette ligne de conduite, ils devaient s'attendre à l'heure de la rétribution.

M. McMASTER: Que mon très honorable ami me permette de l'interrompre! Il n'y a pas eu d'encouragement. J'ai pris sur moi de déposer le projet de loi comme je le fais pour ce projet de résolution.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'oserai dire que bien qu'il n'y ait peut-être pas eu

d'encouragement et d'exhortation avant que l'honorable député ait présenté son projet de loi, il a retiré un grand avantage de la discussion et encore plus du vote. J'ajouterai qu'avant de présenter son projet de résolution cette année, il s'est buté à un vif découragement et à fort peu d'appui, et qu'il lui a fallu tout son courage et son respect de lui-même pour déclarer par la conduite qu'il allait suivre, que son honneur lui était aussi sacré que celui du Gouvernement. Eh! oui, lorsque des chefs de partis à la Chambre abandonnent la ligne de conduite qu'ils tenaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ils doivent être certains que le mépris public et la vengeance du peuple les attendent, mais je dois dire qu'ils ne sont pas encore complètement punis.

Comment le chef du Gouvernement peut-il compter sur le respect du pays, alors qu'il est notoire dans tout le Canada que, il y a un an, il était absolument favorable à un certain principe auquel il est aujourd'hui diamétralement opposé ? Il se contente d'expliquer qu'il y a un an il était chef de l'opposition. "Oh! oui," dit-il, et c'est la perle "Je suis d'avis que des chefs de partis ne doivent pas appartenir à des conseils de direction, mais je n'appliquerais pas ce principe aux membres du Gouvernement." Je me demande ce que pensent de cette doctrine mes honorables amis qui siègent à ma gauche. Leur chef est le chef d'un parti très important. Il est directeur, non seulement d'une, mais, m'apprend-on, de six compagnies au moins. Sont-ils d'avis que, en vertu de cette doctrine, leur chef doit abandonner ses six charges de directeur ou son poste de chef, alors que cinq, six, sept ou huit membres l'exécutif, et les explications pénibles en restant directeurs? Mais c'est le raisonnement spécieux avec lequel le chef du cabinet appuie son attitude, ce soir. A mon propre point de vue, et, je pense, à celui de l'intérêt du pays, le mieux que l'on puisse désirer est de laisser les actes du chef du Gouvernement, sa conduite de l'an dernier, de ce soir, ses efforts en formant l'exécutif, et les explications pénibles qu'il tente de donner pour sa défense, de laisser toutes ces choses, dis-je, sans commentaires, puisqu'elles révèlent au pays la loyauté de ses principes et sa conception du devoir public et de l'honneur.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): M. l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir les discours prononcés au cours de ce débat. L'honorable député de Brome (M. McMaster) s'est montré sincère et logique jusqu'à un certain point, mais il s'est élevé dans les hauteurs de la théorie alors qu'il aurait dû rester dans le domaine de la pratique. Le premier ministre a fait un discours convainquant et raisonné qui, je crois, s'adressera au sens commun de toutes les classes de la société. Le très honorable chef de l'opposition a fait observer qu'il ignore où le premier ministre en viendra.

Eh bien, il sait où il en est arrivé, après que son record passé et présent eut été soumis au peuple de ce pays. Nous croyons, nous, membres de la droite—et je crois que le pays sera du même avis—qu'il est destiné à rester là où on l'a mis. Mon très honorable ami a exprimé de l'étonnement. Eh bien, il est un acteur merveilleux, et il peut simuler de l'étonnement avec la même facilité qu'il simulera du dégoût, de la colère ou de la surprise. Personne ne peut le faire plus habilement que lui, mais j'émettrai l'avis que l'étonnement du 24 avril a été loin d'égaler celui du 6 décembre. Je sympathise avec lui, car j'ai éprouvé la même sorte d'étonnement en 1911, et personne ne saurait me dire qu'un homme du tempérament de mon très honorable ami le leader de l'opposition ne fut pas absolument stupéfié le soir du 6 décembre. Je n'ai pas dessein de discuter ici ce qu'on a dit alors, ou comment on a voté il y a un an. Le pays s'est fait entendre, et a dit au leader du gouvernement: "Nous voulons que vous formiez le meilleur gouvernement qu'il est possible de constituer dans le dominion, en vous en rapportant à votre jugement; c'est là votre tâche." Qu'il ait ou non bien accompli cette tâche, le peuple du Canada le dira en temps et lieu. Pour le moment, je ferai observer au très honorable leader de l'opposition qu'au lieu que le premier ministre y perde quoi que ce soit dans l'estime publique, sa conduite depuis les élections n'a fait qu'ajouter chaque jour à son prestige. Je ne vois pas que je puisse gagner quoi que ce soit, soit pour moi-même, la Chambre ou le pays, en suivant mon très honorable ami. Je ferai cependant observer que, durant les vingt dernières minutes de son discours, il n'a rien dit sur le sujet en discussion devant la Chambre. Le pays n'a aucunement besoin de savoir ce qui s'est passé il y a un an, ou ce qui s'est passé....

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oh.

L'hon. M. GRAHAM: Eh bien, il était inquiet le 6 décembre. Mon très honorable ami paraît être assis, le dos à la locomotive, et se perdre dans le paysage qui

s'éloigne; mais il va lui falloir se retourner et regarder ce qui s'en vient et non pas ce qui est derrière lui. Ce qu'on nous demande de faire, en tant que parlement et gouvernement, est ce qui intéresse le public dans le moment. Au cours de la campagne, quelques-uns d'entre nous ont fait des déclarations quelque peu hardies. Je crois qu'à cet égard nous ne faisons pas exception, à la droite, de ces honorables messieurs de la guache. Mais le Parlement est maintenant assemblé, et ce gouvernement s'efforce de gérer les affaires en s'en tenant à l'avis des membres de ce Parlement. Le public lit chaque jour les journaux, non pas tant afin de savoir ce que nous disons en cette Chambre, que de savoir ce que l'on fait pour rétablir l'ordre dans le chaos que ce Gouvernement a trouvé quand il est arrivé au pouvoir.

La question soumise à la Chambre est simplement une question pratique d'affaires. Je le demande à ces honorables messieurs: quand il s'agit de choisir des hommes pour conduire leurs affaires, et qu'il y a à discuter et à traiter des sujets financiers d'une extrême importance, ne chercheront-ils pas à s'assurer les services d'hommes qui ont eu de l'expérience en ces choses? Tout homme d'affaires dira que c'est là agir sagement. Ce qui s'appliquera à nos affaires privées doit être appliqué à nos affaires publiques. La discussion, aujourd'hui, a tourné sur la question de savoir si des homes qui ont été jugés dignes d'être directeurs d'une compagnie peuvent mal agir quand ils font parti d'un gouvernement. Le fait qu'ils ont pu devenir directeur d'une compagnie, ainsi que le dit mon très honorable ami, est quelque chose en leur faveur, car les hommes-mêmes qui les connaissent le mieux leur ont confié la gestion de leurs fonds. Cela étant, je prétends que les citoyens de ce pays ne peuvent guère se tromper en émettant le même avis. Nous pouvons fort bien discuter une théorie, et bien des théories qui ne sont guère praticables sont absolument inébranlables dans une discussion. Je pourrais en citer plusieurs, mais je ne le ferai point. La question qui nous est soumise est une question pratique d'affaires comme on en rencontre tous les jours, et nous devons chercher à la solutionner en y apportant toutes nos meilleures aptitudes d'affaires.

Prenez, par exemple, la présente résolution. Combien y a-t-il d'honorable membres de cette Chambre qui soient actionnaires de compagnies rurales de téléphone? Il y en a un bon nombre. Laissez-moi vous faire observer qu'on cherche tout simplement à leurrer le public quand on veut essayer d'appliquer cela à des ministres de la Couronne. Ce qui s'applique à un ministre de la Couronne s'applique à tout membre de la Chambre; et il en doit être ainsi, car un membre de la Chambre, s'il a des intérêts dans une certaine compagnie, est en meilleure posture pour s'occuper tranquillement des affaires de cette compagnie que s'il faisait partie du gouvernement, et je ferai remarquer à ces honorables messieurs que quand on vient essayer de nous dire qu'une loi s'appliquera aux membres du gouvernement, et qu'une autre loi s'appliquera aux membres de la Chambre des comunes qui ne font pas partie du gouvernement, on établit une distinction qui a toujours été à l'encontre de la loi et de l'indépendance du Parlement. Que cette résolution devienne la base d'une loi, il en résultera, en théorie et en pratique, qu'aucun administrateur d'une compagnie de téléphone rurale ne pourrait faire partie du Gouvernement.

M. McMASTER: L'honorable ministre estime-t-il qu'une compagnie de téléphone rurale se range parmi les grands services d'utilité publique?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, pour un grand nombre d'entre elles, ces compagnies prennent de l'importance de jour en jour. Je répète que, d'après la lettre même de cette résolution, un directeur d'une compagnie de téléphone rurale ne pourrait rester dans le ministère, et s'il n'a pas le droit d'être ministre, il ne peut non plus siéger à la Chambre des communes ni au Sénat. Les affaires ne sont plus conduites comme elles l'étaient il y a plusieurs années. Autrefois, c'étaient les particuliers qu'administraient les affaires, mais aujourd'hui, on trouve plus commode et de meilleure organisation, dans presque toutes les industries de se constituer en corporation. Dans nombre de cantons, dans tous les villages, villes et cités, nous voyons tous ceux qui s'intéressent aux affaires publiques faire partie de ces petites organisations, dans le but d'être utiles à leurs propre localité et de seconder les efforts de ceux qui travaillent à l'amélioration des conditions dans la région où ils habitent. Peut-on concevoir qu'après y avoir songé le moindrement, qu'un homme sensé prétende que celui qui s'intéresse aussi au bien-être de sa municipalité, de sa province, doit être privé du droit de prendre une plus large part aux affaires publiques? En s'intéressant de la sorte à ces

questions, il a démontré que non seulement il était animé de l'amour du bien public, mais qu'il était encore plus en état de participer aux affaires d'Etat dans une plus grande mesure que celui qui se désintéresse tout à fait de ce qui le touchait de près. Je ne veux qu'ajouter un mot: si la loi actuelle concernant l'indépendance du Parlement ne peut maintenir les membres du Gouvernement dans les bornes voulues, on ne saurait en adopter d'autre qui atteigne ce but. Si les ministres ou des membres, soit du Sénat ou de la Chambre des communes, ne se conforment pas à la loi existante, je le dis de nouveau, et avec tout le respect que je dois à l'honorable député de Brome (M. McMaster), qu'il ne saurait rédigé de projet de loi qui, si on l'adoptait, maintiendrait ces messieurs dans la voie du devoir. Ce n'est pas par la voie d'une simple mesure législative que l'on peut assurer l'intégrité des gens. De même qu'une banque acceptera la signature sans garantie, d'homme qui a sa confiance, de préférence à la signature, avec garantie, d'un autre donc elle se méfie, je préfère voir à la direction des affaires publiques, en qualité de ministre un homme d'une réputation sans tache, même s'il était directeur de vingt compagnies, plutôt qu'un homme de mauvaise réputation qui ne ferait partie d'aucun directorat. A mon sens, ce que le pays attend de nous, tant à titre de Parlement que de Gouvernement, c'est d'apporter le meilleur de nos aptitudes à la solution des problèmes qui nous confrontent et dont tout le monde s'accorde à reconnaître la gravité. Si un administrateur d'une maison de banque ou de quelque autre compagnie veut consacrer son temps et qu'on le considère comme étant l'homme apte à remplir la charge le pays tout entier nous dira: "Assurez-vous les services de cet homme, s'il vous est possible de le faire". C'est ainsi que vous agiriez s'il s'agissait de vos propres affaires. C'est ce que je ferais moi-même et la population du Canada reconnaîtra que c'est bien ce que le premier ministre a fait dans son cas.

M. HOEY: Monsieur l'Orateur, la résolution déposée par l'honorable député de Brome (M. McMaster), est, à mon humble avis, des plus importantes, et la discussion qu'elle a soulevée ne manquera pas de susciter un vif intérêt par tout le pays. C'est un débat dont on attend l'issue avec beaucoup d'impatience, même aujourd'hui. Mon excuse pour prendre part à ce débat s'appuie sur la certitude que ce projet de résolution, dans son esprit du moins, est en tous points conforme à la meilleure coutume anglaise, telle qu'ont su la respecter une foule de chefs éminents de Grande-Bretagne et, je suis heureux d'ajouter, du Canada même. Je voudrais m'excuser auprès de vous, monsieur l'Orateur, de faire intervenir ici la note personnelle. Je le fais, dans le but de découvrir, s'il y a moyen, le mal qui ronge le corps politique et dont l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a parlé, et dans le dessein d'aborder la question au point de vue pratique, comme le disait le ministre de la Milice (M. Graham). Au cours de la dernière campagne électorale, il m'a été donné de me rendre dans plusieurs divisions électorales de l'Ouest et dans une ou deux circonscriptions, au moins, de la partie occidentale de l'Ontario. Au cours de ces visites, j'ai été étonné, je dirai même alarmé de voir qu'un grand nombre de gens se désintéressent complètement du résultat des élections non seulement du point de vue local, mais aussi du point de vue général.

Naturellement j'étais curieux de connaître la cause de cette apathie, et j'ai appris que ces gens-là sont sous l'impression que les différents ministères qui se sont succédés au Canada, ont toujours été sous la domination sinon au pouvoir de la haute finance. Je ne dis pas, dès maintenant, que leur impression est juste; j'essaye seulement, aussi humblement que possible, d'interpréter leur état d'esprit. Je dirai que ce sentiment est plus prononcé, non pas parmi l'élément radical ouvrier et certainement pas dans la classe riche, mais bien chez la classe moyenne; petits commerçants, gens de profession libérale, membres du corps enseignant dont plusieurs sortent de nos universités et qui sont tous bien versés dans les questions économiques, autrement dit dans cette partie de la population qui, dans les pays plus vieux, a toujours pu déterminer le résultat d'une élection en jetant le poids de son influence du côté de l'un ou l'autre des deux partis historiques. Combien de fois ai-je entendu dire par eux que tel ou tel membre du cabinet était en même temps directeur des grandes sociétés commerciales. Je les ai entendus parler de la politique comme d'un jeu dont ceux qui occupent les premières places sont les seuls à profiter. Au cours de cette campagne électorale, j'ai entendu maintes fois parler des fonds électoraux; ces allusions me paraissaient particulièrement justes quand elles s'appliquaient à

l'ancien gouvernement au début de la campagne et au nouveau dans les derniers jours. Mais ce que je veux faire remarquer surtout, c'est que certains de nos concitoyens ne peuvent se chasser de l'esprit que la source mystérieuse de ces fonds électoraux est la conséquence inséparable de la situation qu'occupent certains ministres dans de grandes sociétés commerciales. A ce moment là, j'ai dit et je répète même aujourd'hui qu'à moins qu'un effort ne soit fait pour rétablir la confiance et la foi de cette partie de notre population dans nos institutions politiques, l'avenir du Canada n'est guère encourageante. Depuis trois ou quatre ans, nous avons pu voir l'effrondrement du régime constitutionnel dans plus d'un des vieux pays. Comment cela s'est-il produit? Je sais que j'ai raison en disant que dans un certain pays cet effrondrement a été précédé par un siècle de propagande tendant à convaincre le peuple que le gouvernement responsable de l'administration des affaires publiques dans ce pays était absolument dominé par les grands propriétaires fonciers et les riches de Grande-Bretagne. Cette propagande, continuée systématiquement, a réussi finalement à détruire complètement la confiance du peuple de ce pays dans le régime constitutionnel. Regardez la Russie, étudiez son histoire des temps modernes et vous vous apercevrez que l'effrondrement de son régime constitutionnel a aussi été précédé d'un système de propagande qui tendait à associer le gouvernement de ce grand pays avec les clasess riches. Je suis convaincu que l'impression si répandu en ce moment que nos gouvernements ont toujours été dominés par la haute finance, résulte en grande partie d'une propagande dont nous sommes tous plus ou moins responsables. Une pareille propagande est recommandable, quand elle est vraiment appuyée sur des faits et a la vérité pour base, car nous croyons en l'influence purificatrice de l'opinion publique et de la presse. Mais quand cette propagande a pour but le seul avantage politique, elle est alors pernicieuse et destructive; elle entraîne toujours des conséquences désastreuses et elle est indigne du peuple canadien.

M. VIEN: Mon honorable ami dit que le public, du moins dans certaines parties du pays, a perdu confiance dans le gouvernement constitutionnel du Canada. Veut-il nous dire quelle est la région qu'il a visitée où il a remarqué un pareil manque de confiance?

M. HOEY: Peut-être ferai-je mieux de rentrer dans le domaine des choses pratiques et de mentionner la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Il y a dans cette circonscription 20,000 électeurs inscrits. Je sais que plusieurs de ceux qui ont voté n'étaient pas inscrits, mais le tableau que j'ai devant moi en ce moment m'apprend que sur les 20,000 électeurs régulièrement inscrits, 8,000 seulement ont exercé leur droit de vote le jour de l'élection. Prenons maintenant Toronto, ce foyer de la tolérance et de la science économique. Dans Toronto-Est, sur 39,435 inscrits, 14,930 seulement ont voté. Est-ce que ce n'est pas un signe de dépression dans l'électorat? Dans Toronto-Nord, sur 47,722 inscrits, 20,864 ont exercé leur droit de vote. Mais, chose encore plus étonnante, la liste de Toronto-Sud contenait 31,749 noms, alors que le nombre de ceux qui ont voté n'était que de 7,531. Je crois que je vais répéter cela.

M. VIEN: Mon honorable ami me permettra sans doute une correction. Un honorable député de Toronto m'a dit que le faible vote enregistré dans cette ville ne provenait pas d'un manque de confiance de la part du peuple de Toronto dans le gouvernement constitutionnel, mais surtout du fait que les dames de cette ville ne votaient pas, bien qu'elles aient le droit de vote.

M. HOEY: Mon honorable ami semble prévenir mes propres paroles.

M. VIEN: Je me contente de donner à l'honorable député...

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député interrompt trop.

M. HOEY: En ce qui touche la question du manque de confiance, je sais que ce sentiment est très prononcé dans ma propre circonscription, surtout dans les districts urbains. Or, je ne crois pas qu'une telle mesure soit une panacée pour tous les maux, je ne pense pas qu'il en soit ainsi. Néanmoins, c'est un pas dans la bonne direction et je crois que si l'on va plus loin, non par la compulsion et encore moins par une loi que je ne saurais appuyer, mais par une entente et un consentement mutuels entre gentilhommes, la proposition qui forme l'objet de cette résolution ferait beaucoup, dans notre région, pour rétablir la foi dans le gouvernement constitutionnel. Je suis certain qu'une telle attitude, si elle est adoptée de consentement mutuel et non par la force ou la loi, signifiera pour cer-

tains de grands sacrifices. Je suis prêt, nous sommes tous prêts, à admettre cela, mais n'a-t-il pas fallu d'immenses sacrifices de la part de toutes les classes de la population du pays pour que nous sortions triomphants de la grande crise de la guerre? Il en a fallu et je suis convaincu que ce seront des sacrifices de la part de notre peuple et surtout de la part de nos chefs qui permettront au pays de sortir triomphalement de cette période de dépression et d'inquiétudes caractéristiques de l'après-guerre. Et c'est parce que je vois dans cette proposition un pas dans la bonne direction que je serai heureux de lui donner mon appui à cette occasion.

M. DENIS (Joliette): C'est avec le plus grand intérêt que j'ai prêté l'oreille au discours de mon honorable ami de Brome (M. McMaster) et, si je ne puis partager ses vues, je dois dire, en toute justice, qu'il a su du moins exposer son point de vue à la Chambre de la meilleure manière qu'on le puisse présenter dans les circonstances. Malheureusement, je me vois obligé d'ajouter que mon honorable ami manque de bons arguments et même qu'il en manque absolument. Avant d'examiner le principal argument invoqué à l'appui de cette proposition, je désire signaler un ou deux aspects de la question dont il faudrait tenir compte avant d'adopter la résolution. Celle-ci pose d'abord en principe que les ministres devraient résigner leurs fonctions de directeurs dès qu'ils sont choisis comme ministres de la couronne. Cependant, monsieur l'Orateur, il serait fort imprudent, de la part de ministres d'en agir ainsi; les ministres désignés avant la dernière élection générale s'en seraient mal trouvés. Plusieurs de ces ministres n'ont pas obtenu de mandat; s'ils avaient donné leur démission le jour de leur entrée dans le cabinet, ils auraient donné cette démission sans recevoir d'équivalent. La proposition de mon honorable ami comporte de plus ceci:

Ces compagnies ne devraient faire aucune affaire avec le gouvernement fédéral ou ses départements, ou avec un chemin de fer ou navire que ce Gouvernement possède ou contrôle.

Il serait injuste d'empêcher une compagnie de faire affaire avec le Gouvernement simplement parce qu'un de ses directeurs se trouve être ministre d'Etat, car il n'est pas au pouvoir d'une compagnie d'empêcher un de ses directeurs d'entrer dans le cabinet. En général, les actionnaires d'une compagnie choisissent leurs directeurs pour une période d'un an et, entre temps, les actionnaires n'ont pas le pouvoir de déplacer aucun de ces directeurs. En conséquence, je suis d'avis que cette partie de la résolution devrait aussi être éliminée.

Mais ce ne sont là que des considérations préliminaires et je préfère étudier cette question au mérite. Comme le premier ministre l'a fait observer, nous avons actuellement une loi qui répond à l'idée de l'honorable député de Brome. Cet article se trouve dans la loi touchant le Sénat et la Chambre des communes, c'est l'article 14, et est ainsi conçu:

Quiconque a ou possède, entreprend ou exécute, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou un marché, explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada doivent être payés, est inéligible comme député à la Chambre des communes, et ne peut ni siéger ni voter dans ladite Chambre.

Cette disposition est complétée par l'article 18 qui dit que tout marché passé avec l'Etat doit contenir une clause assurant l'exécution de l'article 14. Cette loi est en vigueur depuis cinquante ans et personne ici ce soir n'a encore montré en quoi elle est insuffisante. Au contraire, de tout ce qui a été dit il ressort que la loi a produit l'effet qu'on en attendait.

Si la motion en délibération était votée, le Gouvernement se trouverait mis dans l'obligation de déposer un projet de loi pour y donner la suite qu'elle comporte. Mais mon opinion est que la proposition telle qu'elle est rédigée ne peut être accueillie par la Chambre, parce qu'elle est arbitraire, illusoire, obscure, inutile et injustifiée. En un mot, on n'a pas démontré l'existence d'aucun abus qui pourrait être corrigé par une loi faisant suite à la proposition de notre collègue.

Examinons quelques-uns des arguments avancés au soutien du projet. Notre honorable ami le député de Brome (M. McMaster) a dit que sa proposition s'inspirait de la pratique suivie en Angleterre. Eh bien, je regrette d'avoir à contester cette allégation. Au contraire, à part quelques rares exceptions qui ne font que confirmer la règle, les ministres anglais ne résignent pas leurs charges dans les conseils d'administration dont ils font partie.

Notre collègue nous a cité l'exemple du président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer Northeastern qui démissionna pour accepter un portefeuille dans le ministère Campbell-Bannerman. Le fait n'a aucune espèce d'analogie, car chacun se rend compte que les

deux fonctions ne pouvaient être cumulées. C'est comme si le président du Pacifique-Canadien ou celui du Grand-Tronc était nommé ministre. A mon avis, cet exemple est de ceux qui constituent l'exception dont j'ai parlé.

Notre ami a affirmé, en outre, que c'est l'usage en Angleterre qu'un ministre dans le gouvernement démissionne comme membre de conseils d'administration. Je diffère encore sur ce point d'avec notre collègue. Ni en Angleterre, ni en Canada, ni même aux Etats-Unis, il n'est d'usage pour un ministre de résigner sa charge d'administrateur pour accepter un portefeuille. A ce sujet, l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a rapporté plusieurs exemples dans l'histoire de la Confédération pour montrer que les ministres n'ont pas abandonné leurs charges d'administrateurs.

Dans la discussion de cette question il est utile de consulter la législation existante dans les pays étrangers, et dans ce but j'ai examiné les lois en vigueur en Angleterre, aux Etats-Unis et en France, et aucune ne fait mention d'une obligation comme celle qu'il faudrait créer ici pour donner suite à la motion du député de Brome (M. McMaster). J'ajoute qu'aucune des provinces canadiennes ne possède une législation de cette espèce. Si le principe est bon pour le gouvernement fédéral, il devait l'être pour les gouvernements provinciaux, et alors comment expliquer que nul d'entre eux n'ait jugé utile de l'adopter?

Dans les trois pays que j'ai nommés et dans les provinces canadiennes on s'en rapporte à l'honneur, à l'intégrité et au sens des convenances de chacun des ministres placés en de pareilles circonstances.

Eh bien, si depuis cinquante ans en Canada cette situation a été inattaquable, si elle a été jugée convenable en pays étrangers, pourquoi en serait-il autrement aujourd'hui en Canada? Notre niveau moral aurait-il baissé? Non, dira l'honorable député de Brome. Et nous sommes d'accord.

Dans une question comme celle-ci, où tout dépend du bon goût, de l'honneur professionnel, du sens des convenances plutôt que d'un texte légal, il faut s'en rapporter à la volonté populaire. Le vœu du peuple est le vrai criterium. Quand un collège électoral nomme un candidat qui, au vu et au su de toute le monde, occupe une charge dans une société commerciale, c'est que les électeurs veulent que cet homme aille au Parlement, bien qu'il soit membre de cette société. Je dis donc que si le peuple élit des gens d'affaires il n'appartient à personne de leur contester une place au sein du Parlement.

Je dis au sein du Parlement, car la proposition de notre collègue s'applique logiquement aux membres de la Chambre comme aux membres du Gouvernement. Evidemment, car si elle atteint les membres du Parlement son action s'étend aux ministres qui sont aussi membres du Parlement. Après qu'un député a été nommé par sa circonscription, sachant qu'il appartient à une grande compagnie commerciale, le chef du Gouvernement est autorisé à lui donner un portefeuille.

Le premier ministre pourrait ou pourrait ne pas se tromper dans son choix, mais s'il s'est trompé, si le peuple ne veut pas de son candidat comme ministre parce qu'il est mêlé à l'administration d'une grande compagnie, le peuple peut très bien s'opposer à son choix. Lorsque ce député a été nommé ministre du cabinet, il doit se présenter de nouveau devant le peuple pour être réélu; il doit leur soumettre son programme et être élu en sa qualité de ministre. Dans ces circonstances, alors que le peuple s'est prononcé deux fois, tout d'abord, en élisant un homme député en Parlement, puis ensuite, en le réélisant après qu'il a été choisi comme membre du cabinet par le premier ministre; alors, dis-je, le Parlement n'a plus rien à faire.

L'on a dit que les fonctions d'un ministre de la couronne sont ardues et incessantes, que le ministre devrait donc consacrer tout son temps à ses devoirs publics, à l'exclusion complète de toute autre occupation. Mais le directorat d'une compagnie n'est que l'une des nombreuses formes de l'activité humaine dont un député puisse s'occuper, et si, après son choix en qualité de ministre, celui-ci n'a pas le droit d'être directeur d'une compagnie, on devrait également l'empêcher de s'occuper de ses affaires personnelles. On ne devrait lui permettre de s'occuper d'aucune autre chose que de ce qui concerne ses fonctions ministérielles; ce qui voudrait dire la rupture de ses relations anciennes, personnelles, mondaines, politiques, ou même familiales, si vous poussez les choses jusque-là. Telle n'a jamais été l'intention du Gouvernement ni du Parlement; telle n'est pas le désir du peuple. Le peuple demande qu'un ministre consacre toute son énergie au travail qui lui incombe, mais il ne demande pas, et il ne saurait demander raisonnablement qu'il abandonne tout; qu'il s'isole, si c'est nécessaire, tout simplement parce qu'il fait partie du cabinet. On a très justement fait

remarquer que la vie politique est souvent de courte durée; si un homme qui a travaillé sa vie toute entière à acquérir quelque fortune, doit la laisser dormir, lorsqu'il devient ministre, il est à craindre que nos hommes les plus habiles ne refusent, pour cette raison, d'accepter une telle position.

Mon honorable ami de Brome a dit, en passant, que personne ne pouvait servir deux maîtres. C'est vrai, monsieur l'Orateur, personne ne peut servir deux maîtres, si l'un de ceux-ci est le Seigneur, et l'autre le diable. Personne ne peut servir deux maîtres opposés l'un à l'autre et tendant à des buts contraires. Mais, dans le cours ordinaire de la vie, un homme peut servir deux maîtres ou plus; il peut servir deux maîtres dont les intérêts diffèrent. Cependant, dès qu'un ministre de la couronne juge que les intérêts de la compagnie dont il est un des directeurs peuvent venir en conflit avec les intérêts du Gouvernement; dès qu'il se rend compte qu'il ne peut servir ces deux maîtres et qu'il lui faut décider entre les deux, son devoir sera de se démettre de ses fonctions de directeur de la compagnie. Autrement, je ne sache pas qu'un homme qui fait partie du cabinet tout en étant directeur d'une compagnie serve deux maîtres, au sens biblique du mot.

L'honorable député de Brome a parlé très éloquemment de ce qu'il appelle le cumul. Je soutiens que cette résolution n'a rien à voir avec le cumul, s'il existe une chose semblable. Qu'importe à la Chambre qu'un député fasse partie de l'administration de plusieurs compagnies si aucune de celles-ci ne transige avec le Gouvernement? Tant qu'il y aura quelque richesse, quelques fortunes, au pays, nous verrons des hommes influents, des richards, à la gestion des compagnies privées, et quel mal y a-t-il à cela?

L'on a prétendu ce soir, et cet argument me semble bon, que le fait de démissionner comme directeur d'une compagnie n'empêche pas un homme de conserver ses intérêts dans cette compagnie et de se faire représenter par une créature dans l'administration. Supposons, par exemple, qu'un directeur n'ait que quelques actions dans la compagnie, et qu'il ait été élu à cause de ses capacités et de son intelligence, tandis que, associé à lui se trouve un actionnaire possédant un grand nombre d'actions, et qui, cependant, n'est pas directeur parce qu'il n'est pas aussi capable, n'est-il pas vrai que le plus fort actionnaire aura plus d'intérêt dans la compagnie, bien qu'il n'ait rien à faire avec l'administration, que le premier, même si celui-ci est directeur et ministre d'Etat? N'est-il pas vrai que celui qui a le plus grand nombre d'actions, mais qui n'est pas directeur s'intéressera plus au bien-être de la compagnie et sera plus susceptible de se laisser influencer que l'autre qui ne possède que quelques actions? Prenons encore le cas de celui qui posséderait une grande industrie particulière et deviendrait ministre d'Etat. Jusqu'ici, il n'y a aucun reproche à lui faire, mais s'il organise cette industrie en compagnie, gardant quelques actions et en devenant un des actionnaires, il ne pourrait plus être ministre.

Le Parlement devrait éviter avec soin d'adopter des lois inutiles. Le but que doit viser le législateur, c'est d'assurer un avantage ou encore de remédier à un mal. Or, je ne vois pas que l'adoption de la résolution de l'honorable député de Brome assure un avantage quelconque au peuple canadien ni qu'elle soit de nature à corriger un abus. S'il avait été établi qu'au cours du dernier demi siècle, sous le régime de la loi en vigueur concernant le Sénat et la Chambre des communes, des abus se sont produits ou encore qu'un ministre d'Etat a abusé de sa situation, soit au Canada, soit ailleurs, je reconnaîtrais volontiers que la résolution de mon honorable ami pourrait remédier à un abus, mais rien de tel n'a été démontré. Au contraire, nous savons que depuis l'établissement de la Confédération, tous les cabinets qui se sont succédés aux affaires ont compté des ministres qui faisaient également partie des conseils d'administration des grandes compagnies; or, n'est-il pas remarquable que personne ne puisse nous signaler ce soir que pareil état de choses ait donné lieu à un seul abus. Voilà pourquoi je soutiens que la sauvegarde que la présente résolution cherche à imposer est d'une nature purement factice et illusoire. Elle est parfaitement inutile à mon avis. Le pays a besoin à l'heure qu'il est des services d'hommes d'affaires, capables et expérimentés, d'hommes en un mot qui jouissent de la confiance de la population canadienne. Du moment qu'un représentant du peuple subit une réélection en qualité de ministre d'Etat, je prétends que ce fait suffit à établir que cet homme public jouit de la confiance de ses concitoyens et qu'il est digne de faire partie du cabinet.

J'ai entendu ce soir, l'un de mes honorables amis de la droite alléguer que les capitalistes influents qui font partie des con-

seils d'administration des grandes compagnies ne devraient pas être appelés aux fonctions de ministre. Nous devons être très prudents dès qu'il s'agit de formuler une règle de cette nature. Si nous souscrivons au principe qu'un citoyen riche, habile et instruit, un capitaliste que ses coassociés ont élu aux fonctions de président ou appelé à faire partie du conseil d'administration d'une grande compagnie parce qu'ils ont confiance en lui, n'est pas digne de devenir ministre de la Couronne, comment parviendrez-vous à constituer un cabinet? Il est un pays que je n'ai pas besoin de nommer, où les riches et les puissants, en d'autres termes, les administrateurs de grandes entreprises ont été impitoyablement mis au rancart.

Loin de moi l'idée de comparer les remarques de mon honorable ami aux élucubrations d'un bolchéviste ou d'un démagogue; elles me rappellent toutefois, une plaisanterie, accompagnée d'une caricature, que j'ai vue dernièrement. Deux agents de la paix font comparaître un prévenu devant un tribunal en Russie. Le magistrat s'informe de l'accusation portée contre le prisonnier. Et les agents de répondre: "Nous l'accusons d'être un capitaliste". "Que faisait-il?", reprend le juge, "comment avez-vous pu conclure que cet homme est un capitaliste?" Les agents répondent: "Nous l'avons trouvé chez le coiffeur où il se faisait couper les cheveux."

M. McMASTER: Cela ne saurait s'appliquer à l'honorable député de Brome.

M. DENIS: C'est une simple plaisanterie. Je soutiens toutefois, qu'ici au pays, et peut-être dans tous les pays du monde, il y a tendance, qui peut s'inspirer de bons motifs dans certains milieux, à mettre au rancart des citoyens à qui l'on ne saurait reprocher d'autre chose que leur fortune et leur influence.

Dès qu'il s'agit de constituer un cabinet à mon avis, l'homme riche et influent devrait être mis sur un pied d'égalité avec son concitoyen qui est pauvre et faible. Tous les citoyens du pays devraient avoir la même chance pourvu qu'ils jouissent d'aptitudes égales et soient en mesure de remplir dignement les fonctions de ministre.

J'ajouterai, en terminant, que le principe sur lequel repose la présente résolution vise de près l'honneur et l'intégrité, tant des représentants du peuple que des ministres d'Etat; or, je le fais observer respectueusement, on ne saurait parer par des textes de loi au sens de l'honneur, à l'intégrité chez le citoyen, ou affiner en lui ces vertus. C'est une question qui regarde exclusivement le sens de l'honneur, l'intégrité de chacun de nous. Le peuple choisit ses représentants et les hommes publics qui sont invités à faire partie du cabinet sont tenus de se soumettre à une nouvelle élection et d'accepter le verdict populaire. Un autre aspect du problème que personne n'a discuté, c'est qu'il s'agit d'une question de fait. Il ne s'agit pas d'une question de droit mais de fait; or voilà la distinction que je fais entre les deux. Si le problème pouvait se ramener à un principe général de droit également et équitablement applicable à tous les cas, alors ce serait parfait. Du moment toutefois, qu'il est nécessaire de distinguer et d'examiner chaque cas par lui-même, si le principe incorporé dans la présente résolution est juste et valable dans un cas pour devenir peut-être injuste et peu judicieux dans un autre, suivant les circonstances, je soutiens alors, qu'il s'agit essentiellement d'une question de fait; et à mon humble avis, les questions de fait ne sauraient se régler par un texte de loi.

Il faut toujours étudier une question de fait pour ce qu'elle vaut en elle-même. Voilà pourquoi il pourrait fort bien arriver qu'un ministre fût en même temps directeur, sans violer son serment d'office ou sans que cela fût incompatible ou condamnable. Je dis donc que c'est là une simple question de fait et qu'elle ne saurait être réglée par statut, mais seulement par le sentiment d'honneur, d'intégrité et de justice de la personne. Pour ces diverses raisons, je voterai contre le projet de résolution.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Je tiens à exprimer à l'honorable député de Brome ma respectueuse et sincère sympathie, j'y tiens d'autant plus qu'il a besoin de sympathie et mérite qu'elle ne lui soit pas ménagée. Je m'oppose à sa motion, comme le parti auquel j'appartiens s'est opposé, l'année dernière, à la mesure plus radicale qu'il a présenté. L'honorable député n'a rien à reprocher à l'opposition officielle; il peut différer d'opinion avec elle, mais il sait qu'elle n'a pas changé d'idée; aussi devra-t-il lui reconnaître, au moins, de la sincérité et du courage. Trouvera-t-il ces mêmes qualités au sein de son propre parti? Ses amis ont eu en lui durant des années, un des principaux critiques, sinon le principal critique financier du gouvernement de ce temps-là. C'est un bon libéral, il a été élevé dans la foi libérale, il a figuré au nombre des conseillers de son parti. Cependant, il ne semble pas encore avoir reçu sa récompense. Peut-être ne s'attend-il pas à la

recevoir? Je ferai remarquer, en passant, qu'avant l'ouverture du Parlement ou en tous cas, avant la présentation de cette motion, il était grand comme le monde et que, depuis, le moindre de ses amis s'abstient de le révérer. Tous les ministres et tous les députés qui ont adressé la parole ont été unanimes à lui signifier en termes euphoniques et peut-être charitables, qu'il ne savait pas ce qu'il disait et que sa panacée n'en était pas une du tout. Par malheur, certains député lui auront manifesté, par leurs paroles et par leur vote, l'année dernière, des sentiments bien différents de ceux qu'ils lui auront témoignés par leurs paroles et par leur vote aujourd'hui. Il a sans doute appris que nul ne peut servir deux maîtres, mais il doit se demander s'il est possible de servir un maître qui change souvent d'idée. La difficulté ne réside pas dans le grand nombre de maîtres, mais dans l'insuffisance d'une carte d'orientation où l'on n'aperçoit ni phare, ni compas, ni boussole, mais seulement un océan d'incertitudes sur lequel il est permis à la barque politique de voguer de la manière la plus propre à satisfaire aux exigences du moment. A l'honorable député de Brome de se résoudre maintenant, quoique un peu tard peut-être, à endurer cette sorte de souffrance pour le reste de sa carrière politique. C'est à présent qu'il peut vraiment juger des gens avec qui il s'est associé.

On nous a dit que cette Chambre obéit à l'opinion publique. J'aime à croire qu'il en est ainsi, et je serais heureux de ne pas me tromper sur ce point. Naturellement, ceux d'entre nous qui siègent dans cette partie de la Chambre seraient désireux de sonformer l'opinion publique à la leur, mais comment y parvenir? Allons-nous pérorer à la tribune populaire ou bien discuter, dans cette enceinte ou dans la rue, des points que nous n'entendons pas mettre en pratique quand nous serons arrivés au pouvoir? Irons-nous d'un bout à l'autre du Canada, exhorter la population à appuyer le parti conservateur et lui déclarer que si nous arrivons au pouvoir nous ferons ceci ou cela, tout en usant de restriction mentale pour cacher notre intention de n'en rien faire ou d'agir plutôt selon la convenance du moment? La question dominante de la politique canadienne, à l'heure qu'il est, c'est vraiment celle de savoir si le parti sera ou ne sera pas fidèle à ses traditions et aux promesses qu'il aura faites au peuple. Nous, les membres de ce groupe, suivrons-nous l'exemple, que dis-je, l'exemple temporairement heureux qui a été donné?

Nous nous proposons de tenir une convention plénière de notre parti, afin d'énoncer et d'affirmer de nouveau les doctrines qui prévaudront un jour en ce pays. Prendrons-nous alors pour guide la grande convention qui a eu lieu il y a quelques années et qui a réuni un parti qui avait jusqu'à ce moment-là répudié ou refusé d'appliquer tous les articles et toutes les doctrines du programme auquel il a souscrit? Mes honorables amis qui siègent a ma gauche de ce côté-ci—je pourrais même dire le parti qui est morganatiquement uni au ministère, car c'est un vrai mariage morganatique, car ce parti ne participe pas aux honneurs, bien qu'il soit censé suporter sa part des fardeaux de cette alliance—nos voisins de gauche, dis-je, ont appuyé cette alliance en s'efforçant de leur mieux à passer l'éponge sur les fautes de ceux qui ont demandé au public d'approuver un programme et qui, rendu ici, en mettent un autre à exécution. C'est ce qu'ils ont fait la seule fois où la députation a eu à se prononcer depuis l'ouverture de la session. Ils vivront assez longtemps pour voir luire le jour où ils déploreront cette union morganatique. Fidèles à nos principes, nous ne comptons pas que nos voisins de gauche, qui ont professé des doctrines qui sont la contre-partie des nôtres—et qui, je le crois, sont entièrement de bonne foi— verront notre programme d'un bon œil. Mais, il est presque temps...

M. PUTNAM: Bravo!

L'hon. M. BAXTER: ...et mon honorable ami qui pousse des cris d'approbation ferait aussi bien de décider s'il approuvera toutes les feintes et tous les subterfuges auxquels on aura recours du côté où il se trouve, ou bien, si, à l'exemple du député de Brome, il se tiendra ferme, suivra ses convictions et défendra ses principes, lorsque son parti l'abandonne. J'ignore si mon honorable ami faisait partie de la Chambre l'an dernier; mais, dans l'affirmative il y a neuf chances sur dix qu'il ait fait cause commune avec le représentant de Brome lorsqu'il a attaqué, peut-être sans le vouloir, le gouvernement de ce temps-là. Mon très honorable ami (M. Meighen) l'a fait observer, maints membres du présent ministère se sont groupés contre l'ancien gouvernement, lors de la division de l'année dernière, et que font-ils de leurs principes, ce soir? Lorsqu'ils renoncent à ces princi-

pes, comment cette alliance morganatique peut-elle compter sur la sincérité du ministère, même dans le règlement d'une question aussi importante que le rétablissement de la commission du blé? Je tiens à dire à mes voisins de gauche qu'on les dupe aujourd'hui dans cette affaire, je ne suis pas en faveur de la commission du blé.

M. PELLETIER: Je demande à invoquer le règlement.

L'hon. M. BAXTER: Il est presque temps.

M. PELLETIER: Je crois réellement que mon honorable ami s'éloigne du sujet de la discussion. Ce qu'il dit ne s'y rapporte pas et ne se rattache pas à la question dont la Chambre est saisie. Il me semble qu'il devrait se borner à traiter celle-ci.

L'hon. M. BAXTER: Monsieur l'Orateur, vous ne m'avez pas mis en demeure de justifier ma conduite; mais, s'il m'était nécessaire de le faire, je pourrais, pour éclairer mon honorable ami, lui dire qu'à l'occasion d'un projet de résolution semblable, il est bien permis et très légitime d'examiner si le Gouvernement qu'il appuie est sincère.

M. PUTNAM: Qu'est-ce que cela a affaire à la commission du blé?

L'hon. M. BAXTER: Cela y a beaucoup affaire comme mes voisins de gauche, à mon humble avis, s'en apercevront avant la fin de la session.

M. PUTNAM: Ou à la commission du commerce?

L'hon. M. BAXTER: Si mon honorable ami veut discuter ce sujet, je lui conseillerai d'avoir un entretien particulier avec le ministre du Travail (M. Murdock).

M. PUTNAM: L'une se rapporte autant à la question que l'autre.

L'hon. M. BAXTER: La commission du commerce n'est pas un sujet d'actualité.

M. PUTNAM: Elle l'est autant que la commission du blé.

L'hon. M. BAXTER: Si mon honorable ami veut réellement discuter cette question, je lui en fournirai l'occasion. Je consens à ce qu'on me coupe la parole, lorsque l'interruption en vaut la peine; cependant, je n'aime pas que nos voix se mêlent.

M. PUTNAM: Je dis simplement que je ne suis pas assez stupide pour penser que la commission des blés est aussi étrangère au débat que le malheureux tribunal du commerce. J'en parlais à titre d'exemple.

L'hon. M. BAXTER: Pour ce qui est de la stupidité, je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député. J'aime à croire que nous pouvons l'un et l'autre aborder le sujet du même point de vue. S'il y tient, je l'aiderai volontiers à se faire encore des compliments, et s'il n'a pas encore épuisé le vocabulaire des reproches qu'il peut s'adresser, je puis lui donner l'occasion de le mettre encore à contribution.

M. PUTNAM: La Chambre veillera sans doute à ce que l'honorable député s'écarte moins de la vérité.

L'hon. M. BAXTER: Je ferai peut-être plaisir aux honorables députés qui siègent à ma gauche en leur disant — il est vrai que je puis me tromper — que si le Gouvernement tient réellement à instituer à leur intention la commission dont ils prétendent, du moins certains d'entre eux, avoir besoin, il pourrait aisément le faire. Pour ma part, je n'en conseille pas l'établissement, je n'en ai que faire; mais mes honorables amis peuvent connaître jusqu'où va la bonne foi du Gouvernement s'ils observent comment il tient ses promesses. La bonne foi que l'on marque ce soir au représentant de Brome (M. McMaster) leur donne précisément la mesure de la sincérité sur laquelle ils peuvent compter. L'alliance morganatique sera chose excellente tant qu'elle apportera l'appui nécessaire à un gouvernement qui ne peut s'en passer; on n'en fera aucun cas dès qu'elle portera ombrage aux intérêts, aux aspirations ou aux préjugés des membres de la droite.

Je veux m'arrêter un instant aux observations du ministre de la Milice (l'hon. M. Graham), qui a parlé de notre groupe comme d'un parti écrasé. De cela il éprouve un plaisir manifeste, un plaisir très naturel, un plaisir tout à fait charmant. Il devrait pourtant se garder d'insister trop sur le chapitre des défaites. C'est parce qu'il en a subi une, j'imagine, qu'il ne s'est pas trouvé du nombre de ceux qui, l'an dernier, acclamaient le représentant de Brome et lui accordaient leur appui; s'il en avait été autrement et qu'il eût fait partie de la Chambre à ce moment-là, il aurait eu assez fort à faire ce soir pour ravaler son ancien dire. Heureusement, il n'était pas ici, et c'est ce qui lui permet de se joindre au premier ministre (l'hon. M. Mackenzie King), au chef de l'opposition (le très hon. M. Meighen), à la plupart de ceux qui ont pris la parole ce soir pour prendre l'attitude dictée par la prudence et la raison. A mon avis, en effet, la politique offre de trop maigres compensations pour induire les chefs d'industrie à se jeter dans la

vie publique et à faire bénéficier l'Etat de leurs services; et je considère qu'au lieu d'élever des obstacles pour les empêcher d'entrer dans la carrière, il y va de l'intérêt de la nation de les engager par tous les moyens possibles à participer à l'administration de la chose publique. Je ne fais point reproche au premier ministre d'avoir pu recruter de ces chefs d'industries, des hommes aussi entendus aux affaires; je regrette seulement que le nombre n'en soit peut-être pas aussi considérable que le voudrait le bien du pays.

Le ministre de la Milice peut m'en croire, la défaite est chose passagère. Notre parti, lorsqu'il se présentera de nouveau devant le peuple sera en mesure de faire voir qu'il est resté fidèle à la politique qui, à ses yeux, a été, est encore et sera toujours celle qui est la plus conforme à l'intérêt du pays tout entier. Nos adversaires, au contraire, seront incapables de faire juger leur conduite à venir d'après leurs antécédents, de dire s'ils reprendront leur ancien programme ou s'ils devront en adopter un nouveau. Une chose est certaine, cependant: tout ce qu'ils proclameront du haut des tribunes populaires au cours de la prochaine campagne électorale, tout ce qu'ils publieront dans leurs brochures électorales ou dans les journaux, tout cela ne sera considéré, sur l'ordre du premier ministre, que comme autant de moyens de capter les les suffrages et n'obligera personne à racheter ses promesses après l'élection. Les honorables collègues qui siègent à ma gauche ont donc lieu de se féliciter d'avoir prêté leur appui à cet homme si digne de confiance — à cet homme d'Etat si honnête, allais-je dire.

Ce que le peuple demande par ses suffrages, il l'obtient. Ce que les députés demandent par leur vote, ils l'obtiennent également. Si c'est de la mauvaise foi, de la duperie qu'il leur faut, ils en auront une pleine mesure, mais ce n'est pas de notre groupe qu'ils l'obtiendront.

Mon honorable collègue de Brome (M. McMaster) s'est exprimé, l'an dernier, en termes des plus respectueux. Je le prierai de bien peser ses paroles. On lit, dans le hansard, qu'il a dit: "Je connais mon propre chef et puis parler pour lui." Peut-il le faire, ce soir? Même en se laissant emporter par une folle imagination, pouvait-il prévoir, il y a un an, le jour où son honorable chef se lèverait de son siège pour le répudier, lui et son projet de résolution, et appuierait la doctrine émise, l'an dernier, par mon très honorable ami le chef de l'opposition? L'honorable député de Brome croit-il que ce soit là une bonne chose pour la vie publique? Veut-il y souscrire? Est-ce une politique que n'importe qui peut adopter? N'eût-il pas été honnête, raisonnable au moins, de donner à l'honorable député de Brome quelque avis d'un changement de direction, d'une volte-face du Gouvernement, de sorte qu'il aurait pu suivre les autres s'il l'eût désiré? Cela eut été plus charitable que de répudier ouvertement un brave champion du parti qui défend ce qu'il croit être un principe et un droit absolus.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Je n'entreprendrai pas de faire un discours à cette heure avancée. S'il fallait en croire une ou deux observations de l'honorable député qui m'a précédé, il serait vivement intéressé au sort de mon parti. Je pense qu'il a déclaré que les progressistes étaient dupés au sujet de la proposition relative à la commission des blés. Que ce soit vrai ou non, que mon honorable collègue sache bien que si nous nous trouvons en mauvaise posture nous ne chercherons pas son aide pas plus que celle de ses amis.

L'honorable député a appelé l'attention sur lui-même et sur son parti touchant la résolution actuellement devant la Chambre, en disant à peu près en ces termes: "Nous sommes ici aujourd'hui, nous y étions hier et nous y serons demain." Voilà la difficulté pour l'honorable député et pour tout son parti. Ils n'ont pas bougé depuis quarante ans, et, conséquemment, nous n'avons été témoins d'aucun progrès lorsqu'ils ont été au pouvoir.

Si j'ai pris la parole, c'est plutôt pour donner une explication que pour faire un discours. On remarquera que le leader de mon parti (M. Crerar) n'est pas à la Chambre, et c'est à cause de son absence inévitable que je me fais entendre. Je désire expliquer le motif de son absence. Il est sous les soins du médecin depuis quelques jours. En ce temps de malentendus et, je regrette de le dire, de fausses représentations, je crois bon que la Chambre sache que, s'il eût été présent, il aurait suivi la même ligne de conduite que celle que je me propose de tenir, c'est-à-dire d'appuyer la proposition de mon honorable ami de Brome (M. McMaster).

M. GAUVREAU: Les honorables députés de la gauche avaient pris une autre attitude, l'an dernier.

Quelques VOIX: A l'ordre!

[L'hon. M. Baxter.]

M. JOHNSTON: Je dirai à mon honorable collègue de Brome, au sujet de cette affaire, que les amitiés naissent et disparaissent, mais que nous serons toujours d'accord et que j'appuierai sa motion.

M. IRVINE: Il se fait tard, mais je juge cette question assez importante pour lui consacrer quelques instants. L'honorable député de Brome, par son projet de résolution et l'excellent exposé qu'il en a fait, a exprimé un sentiment et accentué un principe qui, j'en suis convaincu, seront cordialement approuvés par le pays. Je désire le féliciter de son magnifique courage, ainsi que de la sagesse et de la modération avec lesquelles il a présenté ses arguments. "En vérité, voici un libéral, dont l'âme est droite."

Cependant, dans le débat qui s'en est suivi, j'ai constaté avec surprise que l'on n'a guère fait valoir la note patriotique. Je ne connais pas de citoyens au Canada plus prompts à agiter le drapeau et à déclamer sur le patriotisme que les membres du Parlement, et il n'est pas besoin de remonter très loin pour trouver une circonstance où les honorables députés qui ont pris part à cette discussion ont tellement agité le drapeau que ses plis en étaient presque usés. Voici une occasion de montrer un patriotisme d'ordre pratique. Cette proposition demande aux hommes qui ont montré leur génie des affaires de consacrer de tout cœur leur temps au service du pays et ce dernier les rémunère en conséquence et leur en sait gré. Et cependant, pas un seul député n'a parlé de patriotisme en cette occasion, et sans contredit, la question en délibération en vaut la peine.

La plupart d'entre nous partageons le principe essentiel de la résolution à savoir que personne ne peut servir deux maîtres; et nous sommes appelés à décider lequel des deux maîtres il faudra servir, ou lequel des deux maîtres nous voulons que nos représentants dans le cabinet servent. C'est très clair—et c'est le point qui a résisté à toute la discussion, car personne jusqu'ici n'a contesté que je sache—que lorsqu'un de nos ministres est directeur d'une compagnie quelconque, il ne peut consacrer tout son temps au service du pays, et qu'il peut en outre surgir un conflit d'intérêts. C'est pourquoi il devrait renoncer à l'une ou à l'autre fonction, choisir entre consacrer patriotiquement tous ses services au pays, ou bien, s'occuper entièrement de l'industrie à laquelle il s'est intéressé jusque-là.

Je crois que c'est mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie) qui a dit qu'il n'était résulté aucun inconvénient de l'ancienne coutume. Quel argument. En sommes-nous réduits à une pitoyable négative. Est-ce le seul argument que puisse offrir mon honorable ami à l'appui de son attitude? Il sait très bien qu'il serait difficile de prouver s'il y a eu préjudice direct; néanmoins, je ne sache pas que nous ne puissions pas prouver, de manière générale, le mal qui en résulte ou qui pourrait en résulter. Une banque vient de s'écrouler, et ainsi que je le comprends, l'un des administrateurs faisait partie de l'ancien gouvernement. Il a admis s'être occupé de l'administration publique plutôt que de l'institution qui a fait banqueroute. Or, n'est-il pas raisonnable de croire que, s'il s'était occupé des affaires de la banque, il eut connu l'état dans lequel elle se trouvait et qu'il en eut averti le public, ou peut-être même, eut sauvé l'institution elle-même? Voilà un cas où il y a eu de mauvais résultats. N'y a-t-il pas de mal à ce qu'un homme soit tellement partagé entre ses intérêts qu'il ne puisse s'occuper efficacement des uns ou des autres?

Personne ne pourrait nier que l'idée prévaut dans le pays que les intérêts financiers, les intérêts de chemins de fer, et les intérêts industriels n'ont eu que trop à faire autrefois avec nos gouvernements canadiens. Il reste à savoir si cette opinion fixe est bien fondée, mais il n'en est pas moins vrai que bon nombre en sont persuadés. Si donc nous adoptions une résolution comme celle-ci, lui donnant force de loi, cela enleverait jusqu'à un certain point, au moins, la cause de cette opinion, et contribuerait à rétablir la confiance dans les institutions administratives.

Si une compagnie représente la vie d'un homme, comme l'a dit mon honorable ami de Wellington-Sud, que cet homme reste donc avec cette compagnie; il n'y a aucune raison particulière pour qu'il l'abandonne. Mon honorable ami a aussi voulu cet argument personnel en mentionnant, tout spécialement l'honorable ministre de la Justice (sir Lomer Gouin), qui, dit-il, est la véritable force du gouvernement actuel, et qui pourrait peut-être démissionner si cette résolution était adoptée. Je ne connais pas l'autorité sur laquelle mon honorable ami appuie une assertion pareille, mais quant à moi, je ne crois pas que cela arriverait. J'admets volontiers la grande valeur de l'honorable ministre de la Justice. Je crois que toute la députation reconnait ses capacités, et regretterait tout ce qui le priverait de l'occasion de servir son pays en ce moment. Mais, c'est précisément parce que nous croyons en ses grandes quali-

tés que nous ne craignons pas d'adopter cette résolution, car, il est certain qu'un grand homme comme nous nous le représentons ne se croirait pas obliger de démissionner à cause d'une prohibition statutaire, suivant la formule du premier ministre. Nous croyons que le ministre de la Justice est un trop grand homme pour agir ainsi; au contraire, nous croyons qu'il aurait assez de patriotisme pour continuer à servir son pays, en dépit d'une loi de cette nature. Personne ne s'imaginerait que l'honorable ministre manquerait cette occasion, que lui fournirait la résolution, de montrer son patriotisme. En d'autres termes que penserait le peuple si le ministre de la Justice démissionnait à cause de l'adoption de cette résolution? Il y a un autre aspect à cette question. Je ne crois pas que l'on aurait une haute opinion de lui s'il démissionnait; je crois personnellement qu'il dirait plutôt: j'ai été choisi pour servir mon pays à une époque critique de l'histoire canadienne, et je vais correspondre à l'esprit patriotique de cette résolution, en continuant de servir mon pays.

L'honorable premier ministre a pris tant de détours dans sa retraite précipitée de son attitude première, que je l'ai perdu de vue et je ne puis donc le suivre sur tous les points. L'argument qu'il a énoncé ce soir, aurait eu tout autant sa raison d'être, l'an dernier. Si cet argument est bon ce soir, il était également bon, l'an dernier.

Je crois que ce n'est là une autre preuve de ce qui peut résulter du système de parti. De deux choses l'une: ou l'opposition, dans le dernier parlement, a eu tort d'appuyer cette résolution, ou elle fait erreur maintenant, en refusant d'y souscrire. Le premier ministre a-t-il, l'an dernier, voté en faveur d'un projet de loi plus radical dans le dessein de rassurer l'électorat, ainsi qu'il le disait, ou ne visait-il qu'à jeter du discrédit sur le gouvernement alors au pouvoir? Quel motif l'animait alors et sur quoi se base-t-il aujourd'hui. En ce qui me concerne, je regrette vivement qu'il se considère obligé, dans la présente circonstance, de revenir sur cette attitude, car ce n'est pas un bel exemple, pour la jeunesse de ce Parlement, que de voir notre premier ministre oublier si soudainement les arguments de son propre parti, son propre vote et l'impair qu'il a commis dans cette circonstance. Quiconque, s'il veut s'en donner la peine, lira dans le hansard les arguments en question, ne peut manquer de désapprouver son attitude actuelle s'il avait raison l'an dernier. Je le répète, je regrette beaucoup qu'il ait jugé à propos d'agir ainsi aujourd'hui.

Le premier ministre a également parlé de la coutume suivie en Grande-Bretagne. Je voudrais bien savoir si, au cours des quarante dernières années, il est arrivé une seule fois, qu'un membre du gouvernement britannique a jugé nécessaire de cesser d'être directeur d'une compagnie quelconque. S'il n'en est pas ainsi, quelle en est la raison? N'est-ce pas parce que les membres de la Chambre des communes anglaises ne s'attendent pas à faire partie du ministère, lorsqu'il sont administrateurs de compagnies? L'honorable député a fait grand état des résolutions Swift-MacNeil, rejetées par la Chambre des communes anglaises. Ignore-t-il que ces résolutions ont été repoussées par des majorités tories! Est-ce là l'idéal que se fait le premier ministre d'un gouvernement libéral, dans ce vingtième siècle? J'espère qu'il n'en est pas ainsi; il n'y a peut-être pas songé.

Le chef de l'oposition, il va sans dire, ne manque pas l'occasion de tirer un avantage politique de cette question et ses arguments nous ont peut-être paru aussi fatigants que ceux du premier ministre sur ce sujet. Le chef d'un parti tory n'a aucun mérite de ce qu'il n'a pas modifié sa manière de voir — chose qu'il ne peut faire d'ailleurs. La chose est impossible, nous le savons tous; car s'il changeait d'avis, il cesserait d'être tory. Il est cette année ce qu'il était l'an dernier, ce qu'il sera l'an prochain et au cours des années à venir. Lorsqu'il prend une attitude tranchée sur la bonne voie à suivre, nous reconnaissons tous l'inutilité des longs discours sur la question. Nous avons ensuite vu à quel point l'honorable député d'Essex-Sud (M. Graham) était désireux d'oublier tout ce qui s'est passé, l'an dernier. Personne ne lui reproche cela, car c'est tout naturel, et moi-même, me semble-t-il, je voudrais en faire autant. Il nous a dit que le raisonnement de l'honorable député de Brome était malheureusement basé sur des considérations de trop haute envolée. Faut-il entendre que les arguments qu'on lui a opposés étaient par contre d'ordre inférieur. Je ne puis en arriver à aucune autre conclusion, et, en vérité, tout indiquerait qu'il en était ainsi.

Vient ensuite le député de Saint-Jean-Albert (M. Baxter) qui, sans but défini, a commencé par nous doner de longues explications sur les résolutions que la Chambre adopte.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il me permettre une obser-

vation, bien qu'il ne soit plus question de moi, évidemment. Est-il d'avis que la constance est chose répréhensible en politique?

M. IRVINE: Monsieur l'Orateur, je ne connais rien de plus blâmable que de pousser la constance jusqu'à l'aveuglement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous dites?

M. IRVINE: La constance jusqu'à l'aveuglement. J'en étais aux déclarations de l'honorable député de la cité de Saint-Jean et je dis qu'il s'imagine donner l'interprétation de la résolution et des projets de loi que la Chambre adopte. Il a même la prétention de dire aux progressistes pourquoi ils ont voté. J'estime que les progressistes sont parfaitement en état d'en arriver aux propres conclusions qui leur conviennent au sujet de résolutions, et ils peuvent se passer des conseils de l'honorable député de Saint-Jean. Il se trouve que je n'ai pas appuyé de mon vote la mesure dont il a parlé, mais je suis porté à croire que l'on a tendu un piège aux progressistes. S'il en est ainsi, ce piège a été tendu par le parti même de l'honorable député. Il n'y a pas lieu de faire grand état de ce que nous ayons été trompés par les torys. Oublions cela, et l'honorable député, à mon avis, devrait aussi l'oublier. La supercherie a été complète et c'est ce qui nous a engagés, j'imagine, à l'appuyer de notre vote. La résolution de l'honorable député de Brome n'en reste pas moins inattaquable et l'on n'a pu réfuter son raisonnement.

Les honorables députés qui s'y sont opposés ont, à leur point de vue, avancé divers arguments, mais je crois que nous serons d'avis que ceux qui s'aventureront dans la lecture du hansard de demain verront que l'argument de l'honorable député de Brome est demeuré sans réponse; il demeure aussi solide qu'il l'a établi. Donc, on nous demande de décider la question de savoir si nous donnerons aux représentants de la Couronne l'occasion de consacrer tout leur temps au service du pays, ou si nous les embarrasserons ou les laisserons s'embarrasser d'autres influences, leurs postes d'administrateurs et les compagnies. C'est là la question et je crois que le peuple canadien compte sur notre vote en faveur de cette résolution.

M. FORTIER: Monsieur l'Orateur, je dois déclarer tout d'abord que je suis opposé à la résolution de l'honorable député de Brome (M. McMaster) et je tiens à donner à la Chambre les raisons de mon opposition. Cette résolution comporte, je crois, un fait constitutionnel nouveau et toute législation qui serait adoptée à la suite de cette résolution aurait pour effet de rendre non ministrable un grand citoyen qui a reçu la confiance des électeurs de son comté et de sa province, et qui est absolument nécessaire, dans les circonstances, à la bonne administration de ce pays.

En effet, monsieur l'Orateur, si cette résolution était adoptée, celui qui a reçu la confiance de ses compatriotes se verrait, dans cette alternative de choisir entre les directorats qui lui ont été confiés dans de grandes compagnies et l'honneur de faire partie de ce cabinet. Or, dans beaucoup de cas, cet homme, qui possède la confiance de tous, choisira ces directorats; c'est pourquoi il serait désastreux pour notre patrie de voir des hommes d'une si grande importance et d'une si haute intelligence être mis de côté; il serait désastreux, dis-je, de voir qu'on refuserait à ces hommes toute participation à l'administration des affaires publiques. Cela serait certainement désavantageux pour notre pays, et c'est pourquoi j'y suis opposé.

Je crois que la résolution de l'honorable député de Brome (M. McMaster) est absolument mauvaise et pour le démontrer j'en donnerai trois raisons. La première, c'est que le pays a besoin des services d'hommes puissants et intelligents pour la bonne administration des affaires. Les bons hommes d'Etat dans tous pays sont plutôt rares et quand nous possédons de ces hommes nous devons les appeler à faire partie de l'administration. Dans la plupart des cas, ils ont été choisis par leurs compatriotes pour faire partie de ces grands directorats, de ces grandes compagnies financières. C'est certainement là un certificat d'aptitude et d'intelligence et c'est un devoir pour le pays de leur confier la direction des affaires publiques. Si cette résolution était adoptée, monsieur l'Orateur, nous serions privés de l'avantage de compter parmi nos administrateurs ces hommes d'expérience et de haute intelligence.

La deuxième raison que j'ai à donner pour m'opposer à cette résolution, est la suivante: dans tout gouvernement constitutionnel, il est un devoir sacré imposé au premier ministre, celui de choisir lui-même ses collègues. Par cette législation vous empêchez le premier ministre de choisir ceux qui font partie des grands directorats et qui possèdent une haute intelligence; vous restreignez ce pouvoir des plus importants, qui appartient au premier ministre, et vous lui dites: Quand vous choisirez vos collègues, vous ne pourrez pas prendre d'hommes faisant partie de grands direc-

torats, vous devrez les mettre de côté; vous devrez choisir des hommes en qui vous n'aurez pas une confiance absolue, des hommes qui n'ont donné aucune preuve d'intégrité et de grande expérience.

La troisième raison est celle-ci: cette résolution a pour effet de jeter un stigmate d'odieux sur l'homme public du jour. Comment? Parce que cet homme public a des devoirs particuliers ou personnels à remplir, vous croyez qu'il n'a pas la conscience assez large pour pouvoir, lorsque son pays l'appelle à faire partie d'une administration, s'en occuper avec désintéressement; vous faites supposer que cet homme, parce qu'il a des intérêts pécuniaires dans une compagnie, ne peut pas avoir l'amour de son pays. Je le répète, je crois que cette résolution comporte un principe faux. Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais je m'y suis décidé après avoir entendu toutes les raisons qui ont été données au cours de la discussion, surtout celles venant de l'opposition et particulièrement de l'honorable député de Saint-Jean (M. Baxter). Il a dit que, ne faisant pas partie de la députation l'année dernière, il se base aujourd'hui, pour le vote à donner, sur la conduite qu'a tenue alors son chef sur ce même sujet. Quant à moi, je ne crois pas que nous soyons en contradiction avec nous-mêmes en repoussant la résolution de l'honorable député de Brome (M. McMaster) et c'est pourquoi j'ai considéré qu'il était de mon devoir de me lever pour faire connaître les raisons pour lesquelles je voterai contre cette résolution.

M. STANSELL: Ma seule excuse pour prendre la parole aussi tard dans ce débat c'est son importance et la disette d'arguments apportés en faveur de cette résolution. Cette soirée a été pour moi riche en surprises et la moindre n'a pas été la déclaration faite il y a quelques instants par l'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) qui, se tournant vers ce coin-ci de la Chambre, dit que si son parti rencontrait jamais des difficultés, il n'aurait pas recours à nous parce que nous ne changions pas. Nous avons entendu cette déclaration en dépit du fait que quelques députés seulement de ce coin de la Chambre avaient pris part au débat. Il a continué en disant, dans la phrase suivante, que les hommes peuvent passer mais que lui et l'honorable député de Brome (M. McMaster) ne changeront pas. Ils n'ont jamais changé. Je prétends que si l'honorable député ne fait pas plus de fond sur notre parti et notre désir d'aider tout ce que nous croyons être dans l'intérêt général du pays qu'il n'en fait sur son propre esprit de suite, je ne saurais le blâber beaucoup.

Je crois cette question particulièrement intéressante pour ceux d'entre nous qui siègent au Parlement pour la première fois. Pour mon compte, je suis peu porté à me former une opinion prématurés sur un sujet de cette nature. Pour m'instruire, ou pour m'inspirer, si vous le préférez, je me suis tourné vers ceux qui sont plus familiers avec le projet. Ma seule source d'inspiration s'est trouvée dans le hansard de la Chambre, lors de la dernière session. J'y vois que 54 membres de la Chambre ont été fortement en faveur de cette mesure et l'ont appuyée de leur vote. Chose assez étrange, on les voit ce soir, à peu près tous dans un groupe et les plus marquants sont justement le premier ministre et beaucoup des membres de son cabinet. Je m'attendais à ce que l'honorable leader du Gouvernement nous donne quelque renseignement à l'appui de cette mesure qu'il a soutenue il y a un an, et qu'on me permette de faire observer ici qu'il n'existe contre cette résolution pas un seul argument qui ne s'appliquât également l'an dernier. Me permettra-t-on de citer quelques phrases de celui qui est tenu en très haute estime non seulement par le premier ministre et son parti, mais par tous les partis et députés de cette Chambre? En faisant son éloge lors de sa nomination comme président de la Chambre, le premier ministre lui-même a parlé de son habileté remarquable, de ses grandes qualités et de ses services publics exceptionnels. Connaissant la modestie bien connue qui caractérise l'honorable monsieur qui occupe ce poste élevé, je n'insisterai pas davantage dans ce sens, mais je suis certain qu'il me pardonnera si je cite quelques phrases du discours qu'il a prononcé l'an dernier lors du débat en question, lesquelles, j'en suis sûr, ont été approuvées et applaudies par le premier ministre lui-même. A la page 607 du hansard de l'an dernier, je trouve ceci:

> Est-ce que l'honneur d'occuper les fonctions de ministre de la Couronne, l'honneur de faire partie du Conseil privé ne constitue pas une récompense magnifique par lui-même?... Cependant, j'affirme qu'il y va de l'intérêt des ministres de la Couronne, de la sage administration de la chose publique et de la bonne réputation du Parlement que l'opinion publique canadienne ait l'intime conviction qu'il ne se produit pas de conflits d'intérêts entre les ministres comme tels et les administrateurs des compagnies particulières... Après avoir entendu mon honorable ami et les objections posées par quelques députés de la droite, objections assez faibles, il est vrai—je suis d'avis qu'il s'agit d'une réforme

nécessaire et parfaitement conforme aux traditions britanniques.

Il est certain qu'étant donné un jugement aussi soigné et aussi bien exprimé sur ce sujet important, nous ne pouvions nous attendre à autre chose que l'appui de ceux qui, l'an dernier, étaient si favorables à cette mesure. Parmi ceux chez qui je cherchais surtout conseil se trouve l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), aujourd'hui Solliciteur général. C'est vers lui surtout que je me tournais parce que j'ai eu le plaisir de l'entendre, il y a quelques soirs, et que j'ai été particulièrement frappé de son éloquence et de son habileté. De plus, les citations appropriées qu'il fait des Ecritures montrent qu'il est du moins en contact avec une autorité très élevée. J'étais si impressionné de son éloquence que je n'ai pas été surpris en relisant le débat de l'an dernier de trouver ces paroles de sa part: "Lave moi et je serai plus blanc que la neige". Je presume que, depuis, il n'a pas oublié le ton.

Cela n'est peut-être pas nécessaire maintenant, car ce ton devrait être modifié en tout cas, pour nous laver de nouveau, parce que, à ma grande surprise, je vois que parmi ceux qui ont appuyé cette mesure, l'an dernier, plusieurs ont perdu la grâce, sans excepter le premier ministre lui-même.

J'ai pensé que l'honorable député de Cap-Breton-Nord ferait usage de ses capacités de missionnaire pour essayer de convaincre les nouveaux députés comme moi qui manquent encore de lumières ou les anciens qui ont montré des tendances au scepticisme. Mais je crains d'être désappointé, car évidemment il devra consacrer son temps et son énergie à convertir son propre leader à ses vues.

Notre ami, qui est passé maître dans la connaissance des Ecritures, doit se souvenir de la parabole des quatre-vingt-dix-neuf brebis restées en sûreté dans la bergerie pendant que la centième se trouvait égarée dans la montagne, et l'on sait quelle inquiétude son absence a causée. Que faut-il penser en cette circonstance quand quatre-vingt-dix-neuf brebis ministérielles sont dans le parc et qu'on a perdu la centième qui est par surcroît la première du troupeau, celle qui porte la cloche. Certes, le zèle du missionnaire devra surtout s'exercer au milieu du parti ministériel et la gauche se trouvera privée des soins persuasifs dont elle a un si grand besoin.

Je pourrais réclamer quelque lumière de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe) qui se rallia à la proposition l'année dernière. Chacun connaît sa compétence et l'éloquence de sa parole, quoiqu'il en ait été assez avare depuis le commencement de cette session. J'avais cru qu'il s'était réservé pour enlever le vote de la motion par une grosse majorité cette fois. L'honorable député de Cap-Breton-Nord voudra peut-être réclamer l'aide du ministre de la Marine pour essayer ensemble de convaincre ceux d'entre nous qui ne sont pas suffisamment éclairés.

Pour parler sérieusement, il y a dans cette Assemblée cent trente-deux membres nouveaux qui comptent sur les anciens pour les éclairer sur les besoins du pays et pour guider ceux d'entre nous qui avons besoin d'apprendre. Les cinquante-quatre députés qui ont voté en faveur de cette motion l'année dernière vont-ils nous dire que les arguments développés par eux ne doivent pas être pris au sérieux? Certes, les motifs en faveur de la mesure l'année dernière doivent être valables cette année. Puisque le soleil de la liberté démocratique luit sur le pays, puisque le gouvernement responsable lui a été rendu, on va sans doute nous gratifier d'une meilleure politique.

M. CHURCH: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole, mais après ce qui a été dit, je désire ajouter quelques mots. C'est une séance réservée aux projets d'initiative parlementaire, mais elle a été consacrée au député de Brome. Celui-ci doit savoir, après les observations du premier ministre, que ses amis l'ont abandonné.

Le principe dont s'inspire la motion est purement académique. Je ne vois pas le motif qu'avait notre collègue pour la déposer. Elle ne mène à rien, car même adoptée par la Chambre elle restera comme un simple chiffon de papier.

Le privilège auquel elle s'attaque n'a donné lieu à aucun abus de la part des ministres présents et passés. Il n'y a que deux membres du Gouvernement qui ont des charges administratives. Le ministre de la Justice est un des meilleurs premiers ministres que la province de Québec a jamais eus. Je regrette son absence en ce moment. Il a fait pour les municipalités plus que tout autre chef politique avant lui. Il a fait construire des palais de justice, des bureaux d'enregistrement et autres bâtiments civils. Il a plus donné aux municipalités pour ces objets que tous les autres premiers ministres.

Or, le pays a besoin en ce moment d'hommes versés dans les affaires. Dans l'Ontario, le gouvernement provincial manque

d'hommes d'affaires. Considérez les prêts d'argent qu'il a faits et le budget qu'il a déposé. Il prétend avoir un excédent, mais près d'un million de frais d'entretien a été inscrit aux dépenses d'établissement. Voilà comment on administre les affaires de la province.

J'inviterais notre collègue de Brome et nos amis les progressistes à viser un peu plus haut que la seule défense de faire partie d'un conseil d'administration, et alors le pays pourra les écouter. Qu'ils étudient la question des banques et de leurs méthodes d'affaires. Qu'ils s'occupent de la question de la banque des Marchands, laquelle avait un président qui ne présidait pas, des directeurs qui ne dirigeaient pas, des gérants qui ne géraient pas, et des vérificateurs qui ne vérifiaient pas. Si l'on enquêtait cette affaire, l'on pourrait arriver à quelque chose dans l'intérêt du pays.

Cette résolution n'empêcherait pas les actionnaires de grandes compagnies de devenir députés ou membres du cabinet et il est probable qu'un fort actionnaire serait plutôt préjudiciable à la compagnie, en sa qualité de ministre, que ne le serait un directeur. La motion ne mentionne pas les avocats des compagnies ou les aviseurs. Peuvent-ils eux aussi faire partie du cabinet, à l'exclusion des directeurs. Ce principe a été discuté en Angleterre, et n'y a pas été adopté. Cette question a été laissée à la discrétion des ministres. Je crois que nous avons ici une administration publique des plus honorables. Le premier ministre est un fonctionnaire responsable et il a des devoirs très lourds à remplir. Les ministres travaillent durant la matinée, l'après-midi et la soirée. Je ne sais quel temps il leur reste à consacrer à leur propres affaires ou aux affaires des compagnies dont ils peuvent être administrateurs. Je ne crois pas que l'on ait abusé du privilège auquel j'ai fait allusion. Le principe de la résolution peut être bon a certains égards, mais il n'est ni d'intérêt national ni d'intérêt parlementaire, et je ne sais pourquoi on prend le temps de la Chambre pour le discuter. Le ministre de la Justice a démissionné de la direction de la Presse, de la Cockshutt Plow Co., de Brantford, compagnie de six millions de dollars, et d'une ou deux autres compagnies, je crois. Il me semble que nous pourrions nous en rapporter sur ce point au sens moral et de l'honneur des membres du cabinet. Cette résolution n'est ni utile ni nécessaire, et je ne sache pas que nous puissions en obtenir aucun bon résultat. J'espère que la Chambre ne s'en occupera pas davantage, et je demande que la résolution soit mise aux voix.

M. SHAW: Monsieur l'Orateur: je crois, tout en respectant l'opinion de mon honorable ami préopinant, le représentant de Toronto-Nord (M. Church), que cette question est de très grande importance pour le peuple canadien. Peu m'importe que l'attitude du premier ministre soit due à ce que j'appellerais une inconséquence consciencieuse, ou encore, à une exigence de parti, peu m'importe le problème de l'attitude du leader de l'oposition officielle (M. Meighen), à savoir si cette attitude est la même aujourd'hui que celle qu'il observait hier, et ce qu'elle sera à l'avenir. Il me semble que l'honorable représentant de Brome (M. McMaster) a soumis à la Chambre un principe très important et très essentiel; et, dans la discussion qui a eu lieu, dans notre désir de tirer politiquement parti de la situation, nous avons négligé la question en jeu.

Je désirerais tout d'abord faire remarquer que la résolution, comparée à celle de l'an dernier, est beaucoup plus restreinte et se limite à ce que j'appellerais les compagnies de services d'utilité publique, employant le terme dont se servent nos braves voisins du sud. Ces compagnies sont celles qui, nécessairement, doivent se présenter souvent en Chambre, et faire des requêtes que le Parlement devra adopter, approuver ou désapprouver. Ainsi, les compagnies de chemin de fer tombent sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Le cabinet, l'exécutif parlementaire, siège en dernier ressort, de temps à autres, après les décisions de la commission des chemins de fer, c'est-à-dire qu'il peut le faire. Prenez la situation concernant les banques; institutions, au dire d'un écrivain, qui fabriquent du crédit à l'aide de l'argent des autres; il leur faut, à intervalles réguliers, faire des rapports au ministre des Finances, et ces rapports sont soumis à l'inspection parlementaire, de temps à autres. Non seulement cela, mais je crois que c'est la coutume de reviser tous les dix ans, la loi des banques. Nous avons aussi les compagnies d'assurance, qui sont également sous la juridiction praticulière du Parlement. Voilà à mon sens, ce qui distingue les compagnies mentionnées dans la résolution des initiatives privées comprises dans la résolution de mon honorable ami de Brome, l'an dernier. Celles-ci, je le réitère, sont des compagnies de service d'utilité publique. Ce sont les compagnies qui accomplissent des fonctions publiques,

et qui, en ce sens, font peut-être œuvre de gouvernement.

Quelle est la position d'un administrateur dans ces compagnies? Il est, en effet, le fidéi-commissaire des actionnaires. Il est de son devoir de prévoir la directive, d'aviser l'administration, de maintenir et d'augmenter si c'est nécessaire, l'actif de la compagnie. D'autre part, quelle est la position d'un ministre en Parlement?

Il n'y a pas la moindre distinction à établir, suivant moi, entre le premier ministre et n'importe quel autre ministre de la Couronne. Il est ici purement et simplement à titre de fidéicommissaire investi pour une période plus ou moins longue des responsabilités qu'il détient de ses commettants et du Parlement. Dans ces circonstances, si un homme public occupe les doubles fonctions d'administrateur d'une compagnie publique et de ministre de la Couronne, se trouve dans la nécessité, comme je l'ai expliqué au début de mes remarques, de surveiller et d'examiner de temps à autre et de diverses manières les affaires de sa compagnie, n'est-il impossible qu'à un moment donné et dans certaines circonstances, ses intérêts d'administrateur de la compagnie en question viennent en conflit avec ses devoirs de fidéicommissaire de cette Chambre? Voilà en deux mots le point à débattre pour l'instant, car il ne s'agit pas du tout de savoir si quelqu'un a assumé il y a six mois ou un an une attitude qui est incompatible avec celle qu'il adopte à l'heure actuelle. La question acquiert peut-être une signification particulière à une époque comme celle que nous traversons alors que l'utilité des institutions en vigueur, y compris le régime parlementaire, et toutes les autres assemblées délibérantes, est mise en doute et discutée comme elle ne l'a jamais été encore par le peuple en général. Il est absolument essentiel de protéger l'indépendance du Parlement et l'ombre même d'un soupçon ne devrait jamais effleurer la conduite d'un ministre de la Couronne relativement aux relations qu'il peut avoir avec une compagnie particulière ou d'utilité publique.

Au Parlement incombe le devoir et la responsabilité de prévenir les difficultés qui peuvent surgir du fait qu'un ministre de la couronne ferait en même temps partie du conseil d'administration d'une compagnie d'utilité publique. Si les circonstances voulaient qu'un homme public se trouvât jamais en pareille posture, je soutiens qu'il devrait alors choisir entre l'un ou l'autre de ces postes. Pour moi, cette ligne de conduite serait non seulement dans l'intérêt du Parlement, mais aussi dans l'intérêt des sociétés intéressées. Ces compagnies souvente fois ont peut-être obtenu de fortes sommes du public, grâce à la confiance particulière qui inspirent les hommes qui composent leurs conseils d'administration. Des citoyens exerçant divers métiers et appartenant à toutes les classes de la société espèrent peut-être — et avec raison — qu'à leur titre d'administrateur, ces financiers habiles consacreront tout leur temps, leur énergie et leur talent à la gestion des affaires des sociétés dont ils sont actionnaires. Les intérêts de ces capitalistes sont peut-être liés à ceux de centaines d'autres citoyens qui ont placé des fonds dans l'entreprise. Je crois donc que, bien qu'il soit à propos qu'un ministre renonce à ses fonctions d'administrateurs des compagnies dès qu'il consent à faire partie d'un ministère, nous devrions quand même inscrire dans nos statuts une loi basée sur la présente résolution afin que cette dualité de positions ne se renouvelle plus.

Le Parlement devrait tracer une ligne de démarcation rigide entre l'intérêt du particulier et les devoirs de l'homme public par l'adoption d'une loi à cet effet. J'appuierai donc de tout cœur la résolution de l'honorable député de Brome.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, je me permettrai de signaler à l'attention du Parlement un aspect de la question que personne n'a encore discuté. Il s'agit de la nécessité absolue de créer au pays un organisme quelconque qui aurait pour mission de protéger le peuple contre le pouvoir arbitraire qu'exercent ces grandes compagnies industrielles. Au cours des dernières années, c'est un fait notoire, le pouvoir est passé du domaine de la politique dans celui de l'industrie. Autrefois, lorsque nos industries étaient encore dans la période de l'enfance, la puissance du patron était comparativement restreinte. Aujourd'hui que les entreprises industrielles sont exploitées sur une grande échelle, le patron dispose d'une puissance occulte dont nos hommes publics se font à peine une idée. Nous entendons parfois parler des capitaines d'industries, des princes de la finance, et des rois de l'argent. Ces expressions sont les indices d'une situation qui existe en réalité, car de bien des manières les gros capitalistes qui dirigent nos affaires industrielles, commerciales et financières, exercent une plus grande autorité dans la pratique que nos hommes publics les plus en vue dans la politique canadienne. Je ne sais plus qui

a dit que celui qui contrôle le travail d'un homme — je parle à mon titre d'ouvrier— tient sa vie dans ses mains. C'est parfaitement exact. Celui qui contrôle le travail d'un ouvrier dispose *ipso facto* de ses moyens d'existence. Or, si le travailleur n'a personne qui puisse s'interposer entre lui et le pouvoir arbitraire qui domine sa vie, ç'en est fait de lui. Nous avons été témoins au Canada d'une énorme concentration de capitaux entre les mains de quelques financiers, en ces dernières années, de sorte que les grandes institutions financières décident à l'heure qu'il est si oui ou non il y aura production et à quelles conditions. Puisque la situation en est là, il est absolument essentiel à mon avis de constituer une autorité impartiale entièrement indépendante de ces gros capitalistes qui sera en mesure de protéger le peuple canadien contre la puissance arbitraire que les grandes industries se sont assurée peu à peu.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) a parlé d'un tableau qui a été préparé et qui montre la compénétration des conseils de direction (interlocking) auxquels il a fait allusion. Il n'a pas cité de noms; il s'est borné à donner les numéros afin de bannir toutes personnalités du présent débat.

M. McMASTER: N'était-ce pas sage?

M. WOODSWORTH: Peut-être. Je comprends la situation où se trouve l'honorable député de Brome. Cependant, au cours de la discussion, l'on a fait allusion au seul ministre dont le nom figure sur la liste fournie par l'honorable député. Il y a quelques jours; un ami—ce n'était pas le député de Brome, mais il avait évidemment étudié le même point—m'a passé un tableau qu'il avait composé en s'inspirant de la *Canadian Annual Financial Review*, du mois de juin 1921. Il faudrait tenir un tableau comme celui-là sous les yeux du peuple afin de le convaincre qu'il est absolument nécessaire que cette Chambre empêche la centralisation du pouvoir entre les mains de quelques hommes comme il y en a ici. Pendant que mon honorable ami de Brome faisait lecture de la liste, je collationnais mon tableau avec le sien. Les deux reviennent au même, ils représentent les mêmes chiffres, savoir: $4,295,000,000 de capital contrôlé. Voici les noms des quinze hommes qui sont directeurs de deux à huit grandes compagnies ou corporations: 1, sir Augustus Nanton; 2, sir John Aird; 3, sir Edmund Osler; 4, Lt.-gouverneur Cockshutt; 5, E. W. Beatty; 6, sir Vincent Meredith; 7, baron Shaughnessy; 8, sir Lomer Gouin; 9, sir Henry Holt; 10, sir Charles Gordon; 11, C. R. Hosmer; 12, l'hon. R. Dandurand; 13, J. E. Aldred; 14, C. E. Neill; 15, E. L. Pease.

Puisque ces hommes-là occupent les positions les plus élevées du pays, pourquoi ne les ferait-on pas connaître au peuple? Ils doivent leur succès à leur grande habileté en affaires. Il s'agit non pas de révoquer leur intégrité en doute mais de démontrer au public qu'il pourrait exercer lui-même le grand pouvoir qu'il a laissé se concentrer graduellement entre les mains d'un groupe relativement restreint. Le projet de résolution de l'honorable député de Brome vise à isoler le cabinet du pouvoir exercé par les grandes corporations. Cette mesure peut être temporaire mais elle est bien orientée. Le public ne sera pas satisfait tant que nous n'aurons pas soustrait le Parlement à l'influence de ces grandes corporations et tant que celles-ci ne se seront pas pénétrées du sentiment démocratique. La démocratie politique a servi de mot d'ordre à la dernière génération et nous constatons tous avec plaisir que cette démocratie a commencé à s'affirmer. Cependant, elle restera un mot pour ainsi dire vide de sens tant que la démocratie industrielle n'existera pas. La motion qui est présentée aujourd'hui ne représente qu'un premier pas dans la voie qu'il faut suivre pour arriver à assurer au peuple le contrôle de ces grandes aggrégations de capitaux qui ont rendu certains petits groupes pour ainsi dire tout-puissants. Je crois donc exprimer l'opinion d'un très grand nombre ou, du moins, l'opinion de la classe ouvrière et de la classe moyenne en recommandant l'adoption de ce projet de résolution.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, je n'ai que bien peu de mots à ajouter, mais je le dois à moi-même et je dois au pays de les ajouter. Je veux faire allusion aux observations du premier ministre (M. Mackenzie King). Il a dit, dans son éloquent discours, que j'avais mal interprété la pratique suivie en Angleterre et qu'en 1896, un comité de la Chambre des communes avait étudié la question de savoir s'il serait sage d'accentuer la sévérité des règles de ce grand parlement dans le sens du projet de résolution que j'ai présenté ce soir. Ce comité décida de ne pas modifier les règles en question, mais il arriva à cette décision par un vote de six contre cinq. Les cinq qui votèrent en faveur du projet de modifier les règles de manière à les rendre plus conformes à l'esprit de la motion que je

viens de soumettre à la Chambre furent sir Henry Campbell-Bannerman, M. Courtney, M. Haldane, M. Lloyd George et M. MacNeill; ceux qui se prononcèrent contre toute modification furent M. Bonsor, sir W. Hart-Dyke, M. Halsey, M. Grant Lawson, le solliciteur général et M. Woodhouse. Je ferai remarquer, en toute déférence pour qui de droit, que les cinq personnages favorables au principe que je prône maintenant valaient tout autant que leurs six adversaires.

Le premier ministre a déclaré que je n'avais pas raison de croire qu'il s'était produit quelque chose de fâcheux relativement à son ministère, et je puis vous affirmer, monsieur l'Orateur, comme j'affirme à la députation et au public que je n'ai pas laissé entendre un seul instant qu'il y avait quoi que ce soit de répréhensible dans la conduite du présent gouvernement. En saisissant la Chambre de cette question, j'ai simplement fait ce que j'avais déjà fait l'an dernier avec le concours empressé du premier ministre lui-même. L'attitude du parti a été clairement exposée dans le débat dont on a parlé, au sujet de l'opportunité du cumul des fonctions de directeurs de grandes compagnies et de ministre d'Etat, ainsi que dans une autre discussion. J'ai soulevé celle-ci à l'occasion du budget des chemins de fer dans un discours où j'ai démontré qu'il ne convenait pas que les membres du conseil d'administration du réseau national fussent aussi directeurs d'une compagnie qui pourrait approvisionner les voies ferrées.

Le cas était un peu différent, mais le principe était le même; en effet, quel est-il? Sans accuser personne de prévarication, je déclare que le principe est qu'un individu ne doit pas être placé dans une situation où soit son intérêt particulier, soit l'intérêt qu'il est chargé de sauvegarder, peut venir en conflit avec d'autres intérêts fiduciaires. C'est sur ce terrain que je me suis placé dans cette circonstance-là. J'ai prononcé un discours à une heure avancée de la soirée, et le premier ministre m'a fait le grand honneur d'exposer en grande partie les mêmes faits à la Chambre dans ses commentaires sur la situation financière. Il m'a aussi fait l'honneur de soumettre les mêmes faits au public de l'Atlantique au Pacifique.

L'hon. MACKENZIE KING: Les principes ne sont pas les mêmes. Le cas des membres du conseil d'administration des chemins de fer qui achètent pour ceux-ci de compagnies dont ils sont aussi directeurs n'est pas analogue au cas que nous examinons présentement. Un ministre d'Etat qui agirait de cette manière serait sur-le-champ déclaré inhabile à remplir ses fonctions.

Le très hon. M. MEIGHEN: La banque de Montréal ne traite-t-elle pas tous les jours des affaires avec l'Etat?

L'hon. MACKENZIE KING: Pas d'une façon si directe.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, et jusqu'à concurrence de millions.

M. McMASTER: S'il m'est permis d'intervenir dans cette discussion, je dirai que, autant que je me rappelle les circonstances —et je pense que mes souvenirs sont fidèles — ni le premier ministre, ni moi, nous n'avons accusé les directeurs du réseau national qui étaient aussi directeurs d'autres compagnies d'avoir vendu quelque chose aux chemins de fer de l'Etat. J'ai soutenu qu'ils faisaient partie de compagnies qui pourraient leur vendre et que, par conséquent, il ne convenait pas qu'ils fussent aussi directeurs du réseau national qui aurait peut-être à acheter quelque chose des compagnies dans lesquelles ces directeurs étaient intéressés. Il y avait possibilité d'un conflit entre leurs divers intérêts fiduciaires.

Occupons-nous maintenant des banques. Je le fais en toute franchise et je rappellerai à la Chambre que j'ai eu soin dans mes observations préliminaires d'éviter les allusions personnelles. C'est un principe que je défends et je m'efforce de mettre les personnalités de côté. Procédons par voie d'hypothèses. Supposons qu'un ministre d'Etat soit directeur d'une banque qui fait des opérations pour le compte du Gouvernement. Ne supposons même pas cela et mettons que la banque ne fasse que ce que les banques sont tenues de faire tous les mois —envoyer des rapports. Si mon très honorable ami était au pouvoir, dans quelle situation se trouverait-il, disons, vis-à-vis son ministre de la Marine et des Pêcheries en constatant qu'il y a lieu d'accuser une banque dont celui-ci est directeur d'avoir transmis de faux rapports au ministère? Et dans quelle situation serait son ministre de la Marine et des Pêcheries, advenant un tel état de choses? Je n'ai pas à insister là-dessus, monsieur l'Orateur, tant il saute aux yeux qu'il ne convient pas que des ministres soient aussi directeurs de banques.

J'ai déjà parlé du cumul des fonctions de directeur de plusieurs compagnies. Les

conseils d'administration qui se composent des mêmes directeurs doivent être traités comme tels, dit le premier ministre. Mais pourquoi? Est-ce par le Parlement où plusieurs ministres peuvent être membres de compagnies dont les conseils d'administration renferment les mêmes directeurs. Il me semble que quel que soit notre avis au sujet du cumul des fonctions de directeur, nous devrions faire en sorte que ce cumul cesse à la porte du conseil des ministres. C'est la thèse que je soutiens ce soir devant la députation; je la crois raisonnable.

Le premier ministre, il est vrai, semble d'avis que la loi concernant le Sénat et la Chambre des communes dont il a cité des extraits, offre une protection suffisante. Or, ce qu'il a dit serait très vrai et ce projet de résolution serait inutile jusqu'à un certain point, s'il n'y avait pas une exception, qu'il a passée sous silence, et qui permet à une compagnie dont un sénateur ou un député est actionnaire de traiter des affaires avec l'Etat. Que cette personne soit administrateur ou simple actionnaire de la compagnie, cela ne doit pas, il me semble, empêcher celle-ci de traiter des affaires avec l'Etat. Cette interprétation de la loi me paraît juste. Les actionnaires ne sont pas tenus de se départir de leurs actions, c'est très vrai. Je regrette de me trouver en si fâcheuse position que je ne puisse contenter personne. L'an dernier, mon très honorable ami le chef de l'opposition repoussait mon projet sous prétexte que la portée en était trop grande, et il semble maintenant me faire reproche de ce qu'elle ne l'est pas assez.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami tourne ses regards vers moi. Je n'ai rien dit de tel. J'ai combattu son projet parce qu'il n'était nullement de nature à améliorer l'état des choses.

M. McMASTER: Je me suis donc trompé. L'année dernière, je m'en souviens parfaitement, mon très honorable ami me reprochait de faire entendre qu'un ministre ne devait pas même s'occuper de l'intérêt de sa propre famille. Et je me rappelle avoir fait observer, en présence de l'ex-ministre du Commerce (sir George Foster), dont le siège était en face du mien, qu'il serait impossible d'imposer le célibat à son cabinet.

Les actionnaires ne sont pas tenus de se déposséder de leurs actions, c'est très vrai. Je ne vais pas jusqu'à supposer qu'il y ait du mal à cela. Les hommes publics dépourvus de probité resteront malhonnêtes en dépit de toute législation; je considère cependant que l'on doit s'efforcer de prévenir toute possibilité de heurt entre intérêts de fiduciaires. Au dire du premier ministre, les chefs de partis politiques ne doivent pas accepter de charge d'administrateur; je partage cet avis sans toutefois trouver bon qu'il pose une règle plus dure pour lui qu'elle ne l'est pour ses collègues, parce que, à mes yeux, tous les membres du cabinet se trouvent, en vertu surtout du principe constitutionnel de solidarité, sur un pied de plus ou moins parfaite égalité, et que le chef du Gouvernement n'est que le *primus inter pares*.

Mon honorable ami dit que l'adoption de mon projet de résolution aurait pour effet de le priver du concours précieux d'hommes qui se sont distingués dans les affaires. C'est précisément le contraire de ce à quoi je vise par mon projet. Si des hommes d'affaires de premier ordre viennent à entrer dans le cabinet, je tiens absolument à ce qu'ils "renoncent à leurs anciennes amours avant d'en commencer de nouvelles"; je tiens à ce qu'ils puissent consacrer tout leur temps et tous leurs soins aux affaires de l'Etat. Cette condition, les hommes de réel mérite l'accepteront volontiers s'ils sont animés des bonnes intentions que l'on aime à voir manifestées par les hommes d'Etat.

Le premier ministre a donné à entendre qu'en déposant mon projet de résolution je me suis laissé emporter par la témérité du jeune âge, que j'aurais dû laisser une question pareille à plus vieux que moi, à des esprits plus pondérés.

L'hon. MACKENZIE KING: Non pas; je parlais uniquement pour moi-même.

M. McMASTER: Voilà comment on peut se méprendre sur le sens des paroles de ses propres amis mêmes. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Il ne me reste plus qu'à relever une observation du très honorable chef de l'opposition. Aux termes du projet de résolution du député de Brome, a-t-il dit, on pourrait admettre dans le cabinet des memhres de la British Empire Steel Corporation et de la Dominion Textile Company; rien ne s'oppose à ce que les administrateurs des grandes sociétés industrielles soient ministres, et le représentant de Brome ne voit pas d'inconvénient à cela.

Mon très honorable ami exagère parfois, c'est certain. Je n'ai jamais dit que je ne voyais pas d'inconvénient à cela; il est vrai cependant que mon projet de résolution ne vise pas particulièrement cet abus-là. Qu'il soit difficile de tenir certaines sociétés à l'écart et de faire en sorte que les administrateurs en soient exclus du cabinet, je le

concède. J'ai pris soin de désigner tout particulièrement celles des sociétés dont les administrateurs se trouvent dans la position de fiduciaires par rapport aux actionnaires. Ainsi, les banques sont les dépositaires de l'argent du public; les compagnies de trust sont chargées de l'administration de biens appartenant à des particuliers. J'ai donc désigné particulièrement des sociétés très puissantes, dont les opérations touchent les masses populaires. Il se peut que mon projet de résolution n'ait pas une assez grande portée, mais je dis qu'il marque un pas dans la bonne voie, et je me plais à espérer que la Chambre l'agréera.

(Le projet de résolution de M. McMaster est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.
Bancroft,
Binette,
Bird,
Black (Huron),
Brethen,
Brown,
Caldwell,
Campbell,
Carmichael,
Coote,
Drummond,
Elliott (Dundas),
Evans,
Fansher,
Findlay,
Forke,
Gardiner,
Good,
Gould,
Halbert,
Hammell,
Hodgins,
Hoey,
Humphrey,
Irvine,
Jelliff,
Johnson (Moosejaw),
Johnston (Last-Mountain),
Kellner,
Kennedy (Edmonton),
Kennedy (Glengarry-et Stormont),
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
King (Huron),
Knox,
Leader,
Lewis,
Lovie,
Lucas,
Macphail,
McConica,
McDonald,
McMaster,
McTaggart,
Milne,
Pritchard,
Ross (Simcoe),
Sales,
Sexsmith,
Shaw,
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Humboldt),
Thurston,
Wallace,
Ward,
Warner,
Woods,
Woodsworth—59.

ONT VOTE CONTRE:

MM.
Archambault,
Baldwin,
Baxter,
Beaubien,
Béland,
Black (Yukon),
Boivin,
Boucher,
Bourassa,
Bowen,
Boys,
Bureau,
Cardin,
Carroll,
Casgrain,
Chaplin,
Charters,
Chevrier,
Chisholm,
Church,
Clark,
Clifford,
Copp,
d'Anjou,
Déchêne,
Delisle,
Demers,
Denis (Joliette),
Denis (Saint-Denis),
Desaulniers,
Deslauriers,
Desrochers,
Dickie,
Drayton (sir Henry),
Duff,
Duncan,
Ethier,
Fafard,
Fielding,
Fontaine,
Forrester,
Fortier,
Fournier,
Garland (Carleton),
Gauvreau,
Gendron,
Gervais,
Gordon,
Graham,
Grimmer,
Guthrie,
Hanson,
Harris,
Hubbs,
Hughes,
Hunt,
Jacobs,
Jones,
Kay,
Kennedy (Essex),
King (Kootenay),
King, Mackenzie (York),
Kyte,
Laflamme,
Lafortune,
Lanctôt,
Lapierre,
Lapointe,
Lavigueur,
Léger,
Logan,
Lovett,
Low,
Macdonald,
MacKelvie,
Mackinnon,
MacLaren,
Maclean (Halifax),
MacLean Prince (I.P.-E.),
Maclean (York),
McBride,
McCrea,
McGiverin,
McIsaac,
McKay,
McKenzie,
McKillop,
McMurray,
Malcolm,
Manion,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Marler,
Martell,
Maybee,
Meighen,
Mercier,
Michaud,
Mitchell,
Morin,
Morrissy,
Motherwell,
Munro,
Murdock,
Murphy,
Neill,
Ouimet,
Papineau,
Parent,
Pelletier,
Power,
Prévost,
Putnam,
Rankin,
Raymond,
Rinfret,
Robb,
Robinson,
Robitaille,
Ross (Kingston),
Ryckman,
St. Père,
Savard,
Séguin,
Senn,
Simpson,
Sinclair (Oxford),
Sinclair (Queeas, I.P.-E.),
Stein,
Stevens,
Stewart (Argenteuil),
Stewart (Lanark),
Stewart (Leeds),
Stork,
Thompson,
Tobin,
Tolmie,
Trahan,
Turgeon,
Vien,
Walsh,
Wilson—142.

ONT PAIRE

MM.
Crerar,
MM.
Blackadder.

PREMIÈRE LECTURE DE 2 PROJETS DE LOI

Le 1er, (bill n° 52) déposé par M. Rankin, relatif à la Canadian Transit Company.

Le 2e (bill n° 53) déposé par l'honorable A. R. Maclean, tendant à changer le nom de la Itabira Corporation Limited en celui de "Itabira Corporation".

ANNONCE D'UN NOUVEL EMPRUNT CANADIEN.

L'hon. MACKENZIE KING propose l'ajournement de la Chambre.

L'hon. W. S. FIELDING, (ministre des Finances): Avant d'ajourner, qu'il me soit

permis d'annoncer une très importante transaction financière qui vient d'être terminée. Le Gouvernement a vendu pour $100,000,000 d'obligations canadiennes à M.M. J. P. Morgan et Cie de New-York. Les obligations seront placées sur le marché demain au pair, portant intérêt à 5 pour 100 pour une période de trente ans, rachetables après vingt ans. Le Gouvernement devra naturellement payer une commission aux banques, mais les obligations seront offertes au public demain à New-York.

La motion est adoptée et la séance de la Chambre levée à une heure huit minutes du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX, Orateur

MARDI le 25 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITÉ DES DÉBATS

M. BOIVIN: J'ai l'honneur de présenter le premier rapport du comité spécial permanent institué pour surveiller le compte rendu officiel des débats. Voici le texte de ce rapport:

Mardi 25 avril 1922.

Le comité spécial permanent institué pour surveiller le compte rendu officiel des débats demande à présenter le rapport que voici, comme étant son premier rapport:

Votre comité a pris en considération certains sujets concernant la publication dans le compte rendu officiel des débats des réponses à des questions qui prennent nécessairement la forme de tableaux longs et compliqués, renfermant des sujets qui ne sont pas lus en Chambre et qui ne sont pas toujours d'intérêt public.

Votre comité considère:

1. Que la publication de ces réponses augmente beaucoup et complique le travail du bureau de l'imprimerie, multiplie le danger d'erreur et met en risque la prompte distribution du compte rendu officiel des débats.

2. Que l'impression de ces réponses augmente le coût de la publication du hansard;

3. Que les droits et intérêts des membres de la Chambre, seraient absolument protégés en transférant ces questions comme des ordres de la Chambre, laissant au comité mixte des impressions le soin de décider lequel de ces ordres est suffisamment d'intérêt public pour être imprimé et distribué;

4. Que cesdits rapports sont toujours accessibles aux membres dans le bureau du greffier des documents sessionnels.

Votre comité recommande qu'à l'avenir, toute question inscrite à l'ordre du jour, dont la réponse contiendra des tableaux longs et élaborés, soit, à la demande du ministre qui la dépose sur le bureau de la Chambre, transformée en ordre de la Chambre, conformément au paragraphe 4 de l'article 37, du règlement de la Chambre des communes.

Le tout respectueusement soumis,

GEO. H. BOIVIN,
Président.

[L'hon. W. S. Fielding.]

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES FAILLITES

M. J.-A.-C. ETHIER demande à présenter un projet de loi, (bill n° 56), tendant à modifier la loi des faillites.

Quelques VOIX: Veuillez l'expliquer.

M. ETHIER: Ce bill a pour objet de déterminer devant quel tribunal la requête sera présentée. Le 4e paragraphe de l'article 4 de la loi des faillites sera modifié par la substitution des mots "district judiciaire" au mot "localité", afin d'éviter des frais aux créanciers. Je fournirai des explications plus complètes au moment de la 2e lecture.

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

MODIFICATION DE LA LOI DU COURS MONÉTAIRE

Sur la proposition de l'honorable W. S. Fielding (ministre des Finances) la Chambre décide que, demain, elle siégera en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre déclare qu'il est expédient de modifier l'annexe de la loi du cours monétaire (1910), modifiée par le chapitre neuf des statuts de 1920, en changeant la finesse du millième des pièces d'argent de 4 à 6, et en décrétant que cette prescription s'appliquera à la monnaie d'argent frappée depuis le premier jour de janvier 1920; et aussi modifier ladite annexe modifiée par le chapitre 6 des statuts de 1921, en biffant la finesse du millième des pièces en nickel de cinq cents.

MODIFICATION DE LA LOI DES CAISSES DE PETITE ÉCONOMIE

Sur la proposition de l'honorable W. S. Fielding (ministre des Finances), la Chambre décide que, demain, elle se formera en comité pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre déclare qu'il est expédient de modifier la loi des caisses de petite économie, chapitre trente et un des statuts refondus du Canada, en décrétant qu'une proportion d'au plus la moitié des argents reçus en dépôt ailleurs qu'à l'endroit où est situé le bureau-chef de la caisse, pourra être déposée par la caisse dans une banque chartée ou dans d'autres institutions financières que le ministre des Finances pourra désigner comme dépositaires; et aussi de pourvoir aux retraits chez ces dépositaires.

OBSERVATONS CONCERNANT LA LOI DES GRAINS DU CANADA

M. THOMAS SALES: Je désire signaler au ministre la dépêche suivante, datée de Winnipeg, le 24 avril, qui a paru dans le *Citizen*, de ce matin:

La cour d'appel du Manitoba a aujourd'hui rendu jugement sur la question qui lui était soumise dans l'affaire du roi contre la compagnie des grains du Manitoba. Elle a déclaré que l'article 215 de la loi des grains du Canada outrepasse les pouvoirs du Parlement fédéral. Cet article de la loi prescrit que "nul ne peut se livrer à la vente de grains à commission ou recevoir ou solliciter des consignations de grains pour les vendre à commission, dans la division de l'Ouest, sans obtenir d'abord une patente annuelle de la commission".

L'appel a eu sa source dans une condamnation prononcée l'an dernier par un tribunal de police provincial, lorsque monsieur le magistrat R. M. Noble a imposé à la compagnie des grains du Manitoba une amende de 500 dollars parce qu'elle avait vendu des grains sans avoir de patente. L'affaire a provoqué beaucoup d'intérêt parce que le procureur de la compagnie défenderesse avait nié la validité de la loi des grains du Canada. En prononçant la condamnation, monsieur le magistrat Noble avait réservé la question.

A ce propos, j'aimerais savoir ce que le ministère se propose de faire en l'occurrence afin de protéger les producteurs de céréales contre les multiples compagnies de grain qui surgiront comme par enchantement maintenant qu'un arrêt a déclaré qu'un article de la loi des grains du Canada est inconstitutionnel.

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice): J'ai examiné le dossier et je m'aperçois qu'il y a eu deux causes soumises à la cour d'appel du Manitoba relativement à cette affaire. Un appel a été interjeté le 20 octobre 1921 et l'autre le 31 décembre de la même année. Les fonctionnaires de mon département m'apprennent que deux causes ont été réservées. Ignorant dans quelle affaire le jugement a été rendu, nous avons télégraphié ce matin pour obtenir une copie de l'arrêt d'hier et, dès que nous l'aurons, nous serons en mesure de renseigner l'honorable député sur ce sujet.

LE NOUVEL EMPRUNT CANADIEN

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je voudrais, avec l'assentiment de la députation, annoncer une nouvelle qui sera bien accueillie, j'en suis sûr, des deux côtés de la Chambre. Hier, à une heure avancée de la nuit ou, pour plus d'exactitude, ce matin, avant que la séance fût levée, j'ai dit que le Gouvernement avait vendu à New-York cent millions de dollars d'obligations canadiennes qui seraient offertes sur la place aujourd'hui. C'est un plaisir pour moi d'annoncer que les listes de souscriptions ont été ouvertes ce matin à New-York; que l'emprunt a complètement réussi; que les souscriptions ont dépassé le montant et qu'on n'en accepte plus.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans sa déclaration d'hier, le ministre des Finances a annoncé qu'il y a une certaine commission à déduire. Qu'elle est-elle?

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement obtient 97½ net. Les banquiers étaient libres de placer l'emprunt à n'importe quel prix n'excédant pas le pair. L'emprunt ayant été placé au pair, banquiers et courtiers ont 2½ p. 100 pour se dédommager de leurs peines.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce qui réduit de $2,500,000 le chiffre de l'émission.

L'hon. M. FIELDING: Oui, si le calcul de mon honorable ami est juste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre sait fort bien si mon calcul est juste ou non, je mets la commission à $2,500,000. Comme cet emprunt a été immédiatement couronné de succès, qu'il met en lumière l'excellence de notre crédit et fait voir combien il y a d'argent sous clef à New-York, mon honorable ami est-il bien sûr de ne l'avoir pas lancé à des conditions qui favorisent outre mesure les capitalistes américains?

L'hon. M. FIELDING: Je me ferai un plaisir de discuter cette question un peu plus tard et surtout d'établir une comparaison entre cette commission-ci et celles qui ont été accordées à l'égard de certains emprunts lancés par mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce dernier emprunt porte une conditon nouvelle d'après laquelle le souscripteur habitant au Canada se trouvera assujéti à l'impôt, tandis que celui qui demeure aux Etats-Unis ne le sera pas. Cela n'a aucun rapport, je suppose, à la politique que le Gouvernement songe à adopter en matière d'immigration.

L'hon. M. FIELDING: Nos adversaires nous reprochent parfois de suivre leur exemple; ce n'est pas très prudent, car cet exemple n'est pas toujours des meilleurs. Dans le cas actuel, cependant, les obligations portent à l'égard de l'impôt une condition empruntée à une émission faite par mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais cette émission avait eu lieu au Canada.

L'hon. M. FIELDING: C'est à un emprunt lancé aux Etats-Unis que je fais allusion. Sérieusement parlant, nous n'avons pas le droit d'assujétir à l'impôt le citoyen américain demeurant aux Etats-Unis; mais l'impôt atteindra celles des obligations nouvelles qui, avec le temps, tomberont en la possession d'habitants du Canada relevant des lois canadiennes.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux—traitements, $191,970; dépense casuelle, $29,500.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il y a très peu de changement, si toutefois l'on peut dire qu'il s'en accuse. Le crédit est moins élevé que l'an dernier et le personnel n'est pas aussi nombreux. Je dois à mon prédécesseur de dire que cette réduction était accomplie dès avant mon entrée au ministère, en janvier dernier. Depuis que je suis aux affaires, il ne s'est pas fait de nomination nouvelle. Il existe deux vacances, l'une causée par décès et l'autre résultant de la démission d'un employé. Les augmentations qui s'accusent dans le crédit sont autorisées par la loi, et la désignation nouvelle de certains employés provient de la réorganisation. A mon entrée au ministère, j'ai prévenu le sous-chef que je tenais surtout à l'excellence du service, mais qu'il faudrait cependant pratiquer la plus rigoureuse économie. C'est dans cet esprit que l'on a arrêté les présentes prévisions budgétaires. Au fur et à mesure qu'en avancera l'examen, je me ferai un plaisir de donner toutes les explications qu'on demandera.

L'hon. J. A. STEWART: Trois membres du personnel supérieur voient leur traitement accru de $180 et un quatrième obtient une augmentation de $300. Comme l'a dit le ministre, ces augmentations de traitement sont autorisées par la loi; j'aurais cependant une observation à faire au sujet des traitements accordés aux hauts fonctionnaires. Au cours de l'examen du budget administratif de certains autres ministères, des membres des deux groupes de la gauche ont fait entendre que, eu égard à la tendance à la déflation qui se manifeste de tous côtés, il serait peut-être sage de laisser les traitements des hauts fonctionnaires aux mêmes chiffres qu'en 1921. Pour ce qui est du ministère des Chemins de fer, dont la gestion ne m'est pas tout à fait étrangère, je considère que si les hauts fonctionnaires avaient mis leurs incontestables talents au service de compagnies privées avec le zèle dont ils ont fait montre au service de l'Etat, ils recevraient une rémunération beaucoup plus généreuse que celle qu'autorise le présent crédit. J'approuve donc sans réserve les prévisions budgétaires actuellement à l'étude.

Je ne veux pas que ce crédit soit cause que l'on précipite une discussion générale de la situation des chemins de fer, parce que, si je comprends bien, il est d'habitude, dans l'examen des subsides de l'administration centrale, de se borner aux questions qui relèvent exclusivement du service administratif, la politique générale des chemins de fer étant discutée à l'occasion de l'étude du budget général. Cependant, je désire poser au ministre une question qui ne me paraît pas déplacée même en ce moment. Le *Globe* de Toronto a été si longtemps intimement lié au parti libéral et à son programme, dans l'Ontario du moins, lorsque le parti libéral est au pouvoir, un article de rédaction de cette feuille est considéré comme ayant presque autant de force que l'expression d'une politique ministérielle. Je veux parler du premier-Toronto du *Globe* d'hier. Cet article, traitant la question des chemins de fer nationaux, contient les deux déclarations suivantes:

Le *Globe* croit que, parmi les administrateurs des chemins de fer au Canada il se trouve des hommes assez capables pour exploiter avec succès nos chemins de fer nationaux, et que M. Kennedy saura les découvrir et bénéficier de leurs talents. Il en trouvera sans doute qui sont déjà au service du réseau national et du Grand-Tronc; on pourrait même en faire venir du Pacifique-Canadien.

Et plus loin:

A la fin, peut-être s'apercevra-t-on que notre réseau de chemin de fer nationaux pourrait encore comprendre le Pacifique-Canadien lui-même, à des conditions que ses actionnaires et le public jugeront équitables.

Cet article du *Globe* réflète-t-il la politique de l'exécutif? Ou bien a-t-il été inspiré en vue de sonder l'opinion publique sur cette affaire importante?

L'hon. M. KENNEDY: Comme tous les autres citoyens de l'Ontario qui lisent le *Globe*, je m'intéresse de près à ses articles de rédaction, et j'ai eu le plaisir de lire ceux dont il est question. Mon honorable ami, qui a été ministre de ce département, sait que le ministre reçoit des conseils sur ce qu'il devrait faire faire au sujet des chemins de fer. Le *Globe*, comme beaucoup d'autres organes, a bien voulu

faire des propositions. A part cela, je n'en connais rien. Je dirais que l'article ne représente que les idées du rédacteur. Quant au Gouvernement il exposera sa politique en temps voulu.

M. HANSON: L'agent des expropriations est M. Fraser, je crois. Ses fonctions se bornent-elles aux anciens chemins de fer nationaux ou s'étendent-elles à tout le réseau?

L'hon. M. KENNEDY: Il est l'agent des expropriations du département, et il fait dans l'Est le travail qui peut être nécessaire au ministère et aux chemins de fer.

M. MacKELVIE: Je comprends que la question que je vais poser au ministre relève plutôt du budget général, mais mes commettants seraient fort tranquillisés si le ministre pouvait me donner l'assurance que la déclaration qu'il a faite lors de la dernière discussion de ces crédits, c'est-à-dire que l'on ne poserait pas de nouveaux rails cette année, n'est pas aussi irrévocable que les lois des Mèdes et des Perses. J'ai à l'idée cette voie ferrée que vous connaissez, sans doute, monsieur le président, je veux dire l'embranchement de Kamloops à Kelowna qui passe par la vallée Okanagan. Les travaux de terrassement de cette voie sont pour ainsi dire terminée depuis deux ans, au coût de cinq millions, comprenant, naturellement, un intérêt annuel fort élevé, alors que la détérioration de la plate-forme doit être, sans exagérer, de 20 p. 100 par année. Nous avons d'excellentes raisons de demander l'achèvement de la construction de ce chemin de fer pour cet été afin que les agriculteurs puissent expédier leurs récoltes de fruits et de légumes. Cette ligne ne le céderait en rien à aucun autre embranchement comme tributaire de notre réseau national, et le ministre conviendra que ce réseau a grandement besoin d'un trafic plus actif. Les dernières statistiques que j'ai pu me procurer remontent à 1919, alors que de trois stations de ce district, Armstrong, Vernon et Kelowna, on a expédié 320 wagons de fruits et de légumes et 165,000 colis divers de messagerie, sans compter des chargements de bestiaux, de foin et autres produits. Une partie de cette ligne traverse la région de la rivière aux Saumons où se trouvent les gisements de gypse probablement les plus riches de l'univers, ayant presque une pureté de 100 p. 100.

M. le PRESIDENT: A la question. Je ferai observer à l'honorable député que ce sujet ne relève guère de l'"administration centrale".

M. MacKELVIE: J'allais vous prier, monsieur le président, ainsi que le ministre, de m'accorder votre indulgence, pour la raison que j'ai invoquée au début. Je suis inondé de télégrammes et de résolutions des chambres de commerce locales demandant une réponse immédiate, et si le ministre voulait me donner quelque assurance de nature à calmer l'inquiétude de mes commettants, je lui en serais fort obligé.

Sa réputation d'homme d'affaires habile est très bien méritée, je crois. Les déboursés nécessaires au parachèvement de cette ligne seraient très justifiables, du seul point de vue affaires.

L'hon. M. KENNEDY: Comme mon honorable ami, on m'a fait maintes représentations relatives à cette ligne, particulièrement. Je puis lui dire que son comté n'est pas le seul à faire des représentations au sujet du transport. Des représentations semblables me sont venues de toutes les parties de l'Ouest. En ce qui concerne la construction de nouvelles lignes cette année. Le Gouvernement a tout simplement décidé que nous ne devions rien entreprendre à la veille de l'arrivée d'une nouvelle commission, laissant à celle-ci la chance naturellement de s'assurer si ces dépenses sont justifiables. Cependant, nous nous rendons compte de la nécessité de faire quelque chose dans le district mentionné par mon honorable ami, et je puis l'assurer que lorsque la nouvelle commission aura été nommée, elle prendra cette question en considération.

Le crédit est adopté.

La Milice et la Défense—allocations, milice active, $120,000.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté? Adopté.

M. SPEAKMAN: Un instant, monsieur le Président. Je crois que quelques-uns parmi nous ont entendu le mot adopté avant que nous n'en soyons arrivés à la page. Ce crédit est trop important pour que nous l'adoptions ainsi sans discussion aucune, et nous désirerions que le ministre nous l'explique.

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Je ne m'attendais guère à ce qu'il fut adopté si vite.

M. SPEAKMAN: Vous avez parfaitement raison.

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrais dire que les prévisions budgétaires de la milice ont été réduites autant qu'il est compatible avec la sécurité nationale; de fait, l'on m'a critiqué très sévèrement au sujet de quelques-

unes de ces réductions. Je crois qu'il serait bon que le Parlement discute cette question. Notre effectif militaire n'est pas chose insignifiante, et son développement n'est pas accidentel; il a fallu plusieurs années avant que le Canada ait acquis une importance suffisante et une autonomie telle qu'il puisse entreprendre sa propre défense militaire. Cette question a été discutée en maintes occasions au Parlement impérial, et l'on sait très bien que plusieurs représentants à la Chambre des communes britannique de même que quelques membres du cabinet britannique se sont opposés à ce qu'on permette au Canada—si je puis ainsi m'exprimer—de diriger sa propre milice, car l'on craignait que ce ne soit un moyen d'encourager une trop grande indépendance et d'affaiblir les liens qui nous unissent à la mère patrie. Cette crainte naturellement a été dissipée, car le principe énoncé par lord Grey dès 1851 a été entièrement confirmé depuis par notre histoire, à savoir, que plus ce que j'appellerais un corps surbordonné jouit de la confiance de l'autorité dont il relève plus il s'y attache. Il en a été ainsi du Dominion dont la responsabilité d'administrer ses propres affaires grandit d'année en année avec son développement tout en renforçant au lieu d'affaiblir le lien qui le rattache à la mère patrie. Plus nous avançons dans cette direction, plus grande est la liberté dont nous jouissons dans l'administration de nos affaires, et plus nous sommes dévoués à la mère patrie, tandis que nous devenons plus forts comme l'une des nations autonomes de l'Empire britannique. Si la Chambre veut bien me permettre de lui démontrer ce que j'entends par ces remarques, je lui lirai ce que lord Grey, alors secrétaire colonial, écrivait au Gouverneur général du Canada, en 1851, lors de la discussion de cette question:

> Le Canada, de même que les autres provinces britanniques de l'Amérique du Nord, possède maintenant de la manière la plus ample et la plus complète qu'il soit possible d'en jouir, l'avantage de l'autonomie en tout ce qui concerne ses affaires intérieures. Il appert au gouvernement de Sa Majesté que cet avantage devrait entraîner avec soi une responsabilité correspondante et que le moment est arrivé où le peuple canadien doit assumer une plus large part qu'il n'a prise dans le passé, des dépenses encourues pour lui et dans son intérêt. De toutes ces dépenses, les plus lourdes qui retombent sur notre pays, ce sont celles qui ont été encourues pour la protection militaire des provinces. Si nous considérons le progrès rapide que fait le Canada, tant en richesse qu'en population, de même que la prospérité dont il jouit, à l'heure actuelle, le gouvernement de Sa Majesté est convaincu qu'il n'est que juste envers le peuple de notre pays que nous le soulagions d'une grande partie de ce fardeau qui lui a été imposé jusqu'ici pour la protection d'une colonie, laquelle dorénavant pourra très bien se protéger elle-même.

[L'hon. M. Graham.]

Le Canada entreprit donc sa propre protection, mais ce n'est qu'en 1904 que les troupes britanniques furent retirées de Halifax et que nos troupes les remplacèrent.

Or, en peuple soucieux de sa dignité, le Canada s'est chargé de sa propre défense. La question que nous avons à résoudre aujourd'hui, consiste à savoir jusqu'où nous devons aller et ce que nous devons dépenser à cet égard? Le peuple anglais, monsieur l'Orateur, et l'univers entier ont pu constater, au cours de ces dernières années, que lorsque le temps arrive de défendre ce que nous tenons pour être la justice et le droit, les jeunes gens et les hommes avancés en âge—et les femmes également—du Canada savent faire noblement leur devoir. Il ne s'agit pas simplement pour nous de maintenir une tradition, mais il nous incombe, en outre, de remplir un devoir: il nous faut maintenir notre milice sur un pied tel qu'à l'heure du péril, nous soyons en mesure de nous défendre contre les désordres intérieurs et les agressions du dehors. J'estime et j'ai le ferme espoir, comme nous le souhaitons, que des années s'écouleront avant que nous traversions de nouveau une période de guerre comme celle des dernières hostilités. Mais même si nous ne sommes jamais entraînés dans une autre guerre, nous nous devons à nous-mêmes de maintenir l'ordre au pays à l'aide de notre milice. Or, devons-nous avoir une milice et à l'effectif voulu? Notre réponse ne peut être que dans l'affirmative, si nous avons conscience de notre dignité. Nous devons avoir une milice permanente ainsi qu'une force de volontaires, en prévision d'éventualités qui peuvent se produire, dans nos propres limites. C'est ce que nous commande notre propre intérêt. Mais, aujourd'hui, notre armée permanente n'est pas assez forte pour maintenir l'ordre à l'intérieur du pays. C'est ce qu'on ne saurait nier. Les honorables députés, y compris l'honorable dame (Mlle Macphail), n'ignorent pas que, d'après notre législation, si l'on appréhende du désordre dans une municipalité, le maire ou le "reeve", doit donner avis au Gouvernement et le département de la Milice est alors tenu de fournir la milice nécessaire au maintien de l'ordre et de la bonne administration. D'où il suit que le département de la Milice doit être en état d'agir suivant la loi et de fournir le nombre de soldats

voulu pour faire face à toute éventualité, dans les limites du territoire canadien. On le comprendra facilement, cela nécessite le maintient d'une armée permanente de proportions considérables. Présentement cette armée se compose de 3,800 officiers et soldats et c'est réellement une armée bien faible pour un pays aussi étendu que le nôtre.

M. ARTHURS: Pourquoi limite-t-on, dans ces crédits, la principale diminution à la troupe permanente?

L'hon. M. GRAHAM: La diminution n'aura pas d'effet sensible sur l'efficacité de l'armée, vu qu'elle porte surtout sur les officiers, les sous-officiers, d'après un remaniement que le chef de l'état-major a l'intention de faire.

M. ARTHURS: L'honorable ministre pense-t-il que la diminution dans le cas des sous-officiers, contribuera à accroître l'efficacité du service?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'irais pas jusqu'à l'affirmer. Mon honorable ami est militaire et il me met en face d'un point technique que je n'ai pas eu souvent l'occasion d'étudier. On diminuerait le nombre des corps répartis dans tout le Dominion, et l'on ferait un remaniement suivant un plan nouveau. Je le faisais observer, maintenant que nous avons assumé le statut d'une nation, nous devons établir et maintenir ces départements inhérents à cette qualité de nation. Des honorables députés m'ont dit: "Pourquoi dépenser de l'argent pour la milice, étant donné qu'elle ne rapporte rien." A cela je réponds: Pourquoi dépenser de l'argent en assurance contre le feu, quand cela ne rapporte pas de bénéfice? Que dans une partie quelconque du Canada il surgisse du désordre que le département de la Milice ne peut réprimer et l'on nous reprocherait aussitôt de ne pas avoir pris des mesures en conséquence. Souffrions-nous que l'univers entier sache qu'au Canada la milice ne peut rendre le moindre service réel, l'effectif de la gendarmerie à cheval est presque supprimé, le service naval ne comptera plus, pour ainsi dire, et le service aérien doit être abandonné. Le Canada se verrait envahi par une classe de gens que dans l'intérêt du public il faut éloigner à tout prix. Alors même que la milice n'est d'aucun rapport, il est de notre devoir de la maintenir pour assurer l'ordre et le faire régner par tout le pays. Si la milice ne rapporte rien, elle constitue, par contre, une protection puissante, et le Canada lui doit le rang qu'il occupe aujourd'hui.

Je voulais faire ces quelques observations, car, à titre de nation, nous aspirons maintenant à l'égalité avec les autres peuples de l'univers. Si nous voulons réaliser nos aspirations, il nous incombe d'accepter les responsabilités que celles-là entraînent et consentir volontiers à faire notre part du travail de défense, au titre de partie de l'empire britannique, et il est pourvu à cette part de travail, en tant qu'il s'agit de la milice, dans les crédits que je soumets maintenant.

M. MARTELL: Le ministre laisse-t-il entendre qu'il va augmenter la dépense de la milice canadienne dans l'état de choses qui existe présentement alors que la population exige le retour à la situation d'avant-guerre et la réduction de l'effectif de la milice au minimum?

L'hon. M. GRAHAM: On n'augmente pas les crédits; on les diminue, qu'on les compare avec ceux de 1913-14, alors que nous étions en temps de paix, et on s'apercevra qu'ils sont moins élevés; et si on compare le pouvoir d'achat du dollar aujourd'hui avec ce qu'il était en 1911-12, on verra que la dépense, cette année, est bien moins considérable que cette année-là.

M. MARTELL: J'en félicite le ministre.

M. HOCKEN: De combien a-t-on diminué l'effectif des troupes permanentes?

L'hon. M. GRAHAM: Le chef d'état-major et le département estiment que lorsque la réorganisation sera terminée, l'effectif se retrouvera réduit de 400 à 500 hommes en tout.

M. HOCKEN: Mais cet article indique une augmentation d'environ $100,000 sur l'an dernier pour habillement et fournitures nécessaire. Comment le ministre explique-t-il cela?

L'hon. M. GRAHAM: Je dirai à l'honorable député que la force est divisée en deux groupes: les troupes permanentes et les volontaires. Les $100,000 dont parle mon honorable ami sont destinées aux volontaires, qui ne font pas partie de la milice, proprement dite.

M. HOCKEN: Ces troupes de volontaires sont-elles plus nombreuses cette année que l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Elles sont exactement les mêmes; mais nous avons réduit les frais d'entraînement annuel de $100,000. Il faut aussi tenir compte de ceci: il restait beaucoup d'uniformes après la guerre; maintenant qu'ils sont usés, il en faut d'autres. Certains uniformes sont plus deman-

dés que d'autres, suivant l'année. Ainsi nous avons une ample provision d'un certain modèle, et d'un autre, il nous en manque.

M. CAMPBELL: Les dépenses pour le service des cadets qui était de $390,000 en 1919-20 est maintenant de $450,000. Quelle est la raison de cette augmentation?

M. le PRESIDENT: Nous n'avons pas encore abordé cet article.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'oppose pas à une discussion générale; mais, pour répondre d'abord à mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken), je lui dirai que s'il voulait bien examiner l'augmentation dont il parle au sujet de l'habillement, il s'apercevrait que c'est tout simplement une contre-écriture, une question de comptabilité. C'est une diminution dans les magasins de guerre, transportée d'un compte à un autre.

M. SHAW: Je félicite le ministre d'avoir diminué les crédits de l'an dernier. Cette marque d'économie est tout à son crédit. J'objecterai cependant que cette réduction n'est pas suffisante. Sans entrer dans les détails de ces articles qui seront sans doute examiné l'un après l'autre, je me permettrai de comparer l'ensemble des crédits de ce département avec le budget de moins de 5 millions qu'on accorde au département de l'Agriculture, cette industrie fondamentale et essentielle de notre pays. Je sais très bien que dans les circonstances actuelles, il n'est guère facile de comparer ces crédits. Mais prenons par exemple les dépenses des autres départements. Le département de la Santé publique demande moins d'un million; la Justice un peu plus de 2 millions, et l'Immigration à peu près autant--pourtant on ne saurait trop apprécier l'œuvre à laquelle ces crédits sont destinés—les Pêcheries, un peu plus de 1 million; les Mines $500,000; le Travail, moins de $1,500,000; les Terres, presque $5,000,000; l'Etablissement agricole des vétérans, environ $12,000,000 et enfin, je mentionnerai les crédits du département du Commerce qui dépassent à peine 3 millions. J'estime que les crédits de la Milice, quand on les compare avec ceux de ces autres services nécessaires et fondamentaux de l'administration, sont absolument hors de proportion. Je comprends parfaitement qu'on doive maintenir, non seulement une milice, amis aussi un département de la Milice avec tous les officiers voulus, et je n'ai rien à redire au sujet des qualités et des bons services de nos troupes. Je crois avec le ministre que la milice a, d'une façon générale, rendu de bons services; mais, étant donné les crédits accordés aux autres services, on devrait diminuer de beaucoup ceux de la milice, surtout au lendemain d'une longue guerre et d'une conférence pour la limitation des armements—celle de Washington—et aussi en raison des difficultés économiques que nous traversons en ce moment.

Je n'ai l'intention de proposer aucun amendement, mais je désire bien faire entendre au ministre la nécessité d'accomplir quelque chose de plus substantiel que ce qu'il a déjà fait pour réduire les dépenses de son ministère.

L'hon. M. GUTHRIE: J'aimerais dire un mot au sujet du montant total demandé par le ministre et des observations faites par mon honorable ami de Calgary-Ouest (M. Shaw), qui nous a dit que ce chiffre indiquait une baisse sensible sur celui de l'an dernier.

Le vote de l'an dernier a été de $11,954,-000 et les dépenses totales jusqu'au 31 mars de cette année se sont élevées, je crois pouvoir le dire sans faire erreur, à moins de $10,250,000. Je n'ai pas encore reçu les chiffres exacts, mais d'après ce que je sais de ce département jusqu'à la fin de décembre et d'après les estimés que j'ai pu faire depuis, je crois ne pas me tromper en disant qu'on a dépensé moins que $10,-250,000. Cette année on se propose de dépenser $10,788,000, ce qui fait que cette prétendue réduction est plus apparente que réelle, n'est-ce pas? Néanmoins, et tout compte fait de la situation au Canada aujourd'hui, si nous voulons entretenir une milice qui puisse servir à quelque chose, je ne pense pas que le ministre soit à même de réduire les chiffres qu'il nous a soumis aujourd'hui. Je suis même porté à croire que, dans certains cas, ses prévisions sont trop modestes, bien qu'elles puissent être trop élevées dans d'autres. Mais il est injuste de dire que le Canada fait partie des nations engagées dans des dépenses militaires extravagantes. Il y a exactement un an, je me suis donné beaucoup de mal pour établir une comparaison entre le Canada et les autres pays du monde afin de démontrer combien nous dépensions et comment nos dépenses se comparaient à celles de nos voisins. Les honorables députés en veine de critique peuvent prendre un pays quelconque sur la face du globe, pays civilisé ou non; ils peuvent faire des recherches en Europe, en Asie ou en Amérique du Nord ou du Sud, et ils constateront que le Canada dépense beaucoup moins

que ces pays pour la défense ou les armements, tellement moins que nous avons presque honte de faire la comparaison. Ces chiffres ont été préparés par des experts à la Conférence tenue à Bruxelles en octobre 1921. Ils sont exacts et ont été soumis à la suite d'une demande de la société des nations; et chaque comparaison faite démontre que les dépenses militaires de notre pays sont pour ainsi dire nulles quand on les compare aux dépenses de nos voisins, qu'il s'agisse d'un Dominion britannique ou d'un pays indépendant.

Quand on nous accuse d'être prodigues à cet égard l'accusation est dénuée de tout fondement si nous comparons ce que nous faisons avec ce que font les autres pays du monde. Or, je prétends que le ministre a réduit les dépenses autant qu'elles peuvent l'être. Il est possible qu'on puisse rogner sur quelques détails, mais, dans l'ensemble je doute fort qu'on puisse réduire davantage sans porter un grave préjudice au service.

M. MARTELL: N'est-il pas au ministère de la Milice beaucoup de choses dont on pourrait se passer puisque les autres services sont à la disette?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne sais pas qu'il existe de service public réduit à la disette, mais ce que je désire faire ressortir est ceci: si la Chambre croit sage d'entretenir au Canada une force de milice raisonnable comme cela s'est fait dans le passé, si la Chambre croit que nous devrions avoir la moindre milice, alors nous ne pouvons payer moins que ce que demande le ministre. D'un autre côté, si la Chambre croit que la Milice devrait disparaître, nous pourrions prendre ces fonds et les appliquer à autre chose. On n'a rien sans qu'il en coûte, et si la milice doit exister, si elle doit être quelque chose cela vous coûtera ce que demande le ministre.

M. MARTELL: Où est la raison d'entretenir des salles d'exercices illuminées tout l'hiver et d'y tenir des parades pour permettre aux officiers de montrer leurs galons dorés tandis que le peuple du pays meurt de faim?

M. DUFF: Avec votre permission, monsieur le Président et avec celle du ministre, je crois qu'il vaudrait mieux nous permettre d'étudier toute la série des articles touchant ce sujet au lieu de limiter la discussion à un seul article. Je crois qu'on a procédé de cette manière autrefois.

M. le PRESIDENT: Malheureusement, chaque article fait l'objet d'une résolution séparée.

M. DUFF: Je crois que le moyen le plus rapide serait de discuter le vote tout entier. Je félicite également le ministre pour avoir abaissé son budget de $11,954,000 qu'il était à $10,788,000; mais j'ajouterai que vu l'état des affaires, ce budget peut encore subir de notables réductions. Naturellement, le ministre n'étant que depuis trois mois à la tête du département, il n'a pu encore se renseigner auprès de l'excellent personnel qui le seconde, afin d'être en mesure de connaître à fond les besoins réels du service et de faire les retranchements de dépenses qui s'imposent. Mais le pays compte que le ministre de la Milice pourra acquérir cette connaissance complète dans les douze prochains mois, de sorte que lors du dépôt de son budget pour 1923 il nous montrera les économies importantes qu'il a pu faire sans nuire à la sécurité du pays.

Je suis d'accord avec l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) et le ministre lui-même pour dire que le Canada doit avoir une milice, mais je suis d'avis que cette organisation militaire doit fonctionner aussi économiquement que possible. Je crois qu'on peut se contenter d'une organisation embryonnaire. Je n'approuve pas les dépenses considérables faites dans ce département. Sans doute, il est nécessaire de maintenir dans différentes parties du pays des unités qui, en cas de troubles, pourraient être appelées et encadrées pour un service spécial; mais à part cela, il ne peut convenir de dépenser de grosses sommes sur la milice.

Le pays en général partage le sentiment exprimé par le député de Calgary. Il approuvera tout Gouvernement décidé à abaisser non seulement les dépenses militaires, mais aussi celles de la marine de guerre qui sont absolument inutiles. Je ne veux pas blâmer le ministre, car il est depuis peu à la tête du département, mais je désire lui signaler un chapitre en particulier. Je ne demanderai pas au ministre de réduire son budget au moyen d'une résolution votée en comité. J'ai pleine confiance dans le ministre et dans certains de ses fonctionnaires; je les crois aussi soucieux du bien public que notre collègue de Calgary (M. Irvine) ou tout autre député; mais bien que le crédit dont je veux parler figure au budget, je crois que le ministre ne l'emploira pas au cours de la saison prochaine. Ce crédit est celui du chapitre 90, proposant $1,400,000 pour les exercices annuels. Le ministre et ses fonctionnaires ont déjà montré leurs bonnes dispositions, en

réduisant le chiffre de l'exercice antérieur qui était de $1,500,000.

Le crédit est inscrit dans le budget; mais il n'est pas absolument nécessaire de l'appliquer. L'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) qui détenait le portefeuille de la Milice dans le cabinet libéral-national et conservateur nous a dit tout à l'heure, comme pour s'en faire gloire, que sur un budget autorisé de $11,954,000 il a dépensé seulement $10,250,000 à peu près. Eh bien, j'ai assez confiance dans le ministre de la Milice pour être convaincu que, l'année prochaine, quand il viendra nous rendre compte de son administration, il nous apprendra qu'il n'a appliqué que cinq ou six millions du crédit de $10,780,000 qu'il nous demande aujourd'hui.

Le pays veut des économies dans les services militaires. Ce crédit de quatorze cent mille dollars pour les exercices annuels ne devrait pas être dépensé.

M. le PRESIDENT: Je ferai remarquer à notre honorable collègue que le chapitre dont il parle n'est pas en délibération. Le comité examine le chapitre relatif aux allocations de la milice, pour $120,000. Ce chapitre est-il adopté?

M. VIEN: Le total des différents crédits est de $10,788,000. On est en droit de discuter tous les crédits groupés sous cette section.

M. HANSON: Quel est l'objet du crédit de $120,000?

L'hon. M. GRAHAM: J'inviterais notre ami (M. Duff) à terminer ses observations, si le règlement ne s'y oppose. Le comité pourrait adopter le premier chapitre, et à l'occasion du deuxième il pourra revenir sur la discussion du premier.

M. DUFF: Avant de passer au chapitre suivant, je proposerai la discussion de la dotation entière, comme nous avions l'habitude, au lieu de nous en tenir au chapitre mis en délibération. S'il le faut, je déposerai une motion à cet effet.

M. le PRESIDENT: On m'informe que le comité a pris pour règle de discuter ces crédits séparément. Il peut y avoir différents articles dans ce crédit, mais le comité discute actuellement un crédit, celui qui porte le n° 89. Allocations de la milice active.

M. DUFF: Quand le président m'a interrompu je disais que l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie), qui a été ministre de la Milice dans le gouvernement précédent, en parlant il y a quelques minutes pour discuter ce qu'il a appelé les dépenses raisonnables du service, a comparé les dépenses totales du Canada avec celles d'autres pays. Il est parfaitement vrai que les dépenses pour les besoins de la milice au Canada sont beaucoup moins élevées par tête de la population que des dépenses semblables dans tout autre pays; mais nous devons reconnaître que les conditions qui existent au Canada sont absolument différentes de celles qui existent dans d'autres pays. Par exemple, personne au Canada ne voudrait voir ici un état de choses pareil à celui qui existe aujourd'hui en Russie. J'ai lu dans les journaux que deux ou trois hommes au Canada avaient dit que nous devrions être ici comme en Russie aujourd'hui, mais je n'appartiens pas à cette classe d'hommes et je crois que quatre-vingt-dix-neuf pour 100 de la population du pays seraient fortement opposés pour le Canada au régime qui existe en Russie. Je ne crois pas non plus que personne au Canada ayant quelque bon sens, voudrait ici des conditions qui existent en France ou dans un autre pays d'Europe. En conséquence, il n'est pas nécessaire que le peuple canadien autorise pour les besoins de la milice des dépenses aussi élevées que celles des autres pays. L'argument de l'honorable député de Wellington-Sud ne devrait pas avoir beaucoup de force quand il dit que nous devrions dépenser beaucoup d'argent pour les besoins de la milice, parce que d'autres pays dépensent de fortes sommes.

Comme je l'ai dit, il y a un instant, il me semble qu'on ne devrait pas dépenser cette année du moins, les crédits pour les exercices annuels. Si jamais le besoin s'en faisait sentir, nous avons dans le pays 400,000 hommes disponibles en tout temps pour maintenir l'ordre et la paix au Canada. C'est un fait bien établi que durant la dernière guerre les hommes qu'on a rassemblés à quelques moments d'avis et qui n'appartenaient pas à la milice active du pays sont devenus les meilleurs soldats que le Canada ou les Etats-Unis ou tout autre pays ont envoyés à la guerre. Les hommes que l'on a pris dans les occupations ordinaires de la vie dans ce pays ou dans un autre, ont fait après un peu d'entraînement d'aussi bons soldats que les autres hommes qui avaient passé beaucoup d'années en service militaire. Avec le matériel disponible qui existe dans le pays s'il arrivait quelque chose, nous n'avons pas besoin d'avoir une grande armée permanente. Je ne m'oppose pas au crédit pour la troupe permanente. Je constate que le ministre et ses officiers ont ré-

duit ce montant de $755,000. C'est un pas dans la bonne voie et le ministre doit être félicité d'avoir pu, dans le présent état des affaires au Canada et avec notre situation financière et industrielle actuelle, réduire le crédit affecté à la troupe permanente de $755,000. Je remarque que le crédit pour l'arsenal fédéral à Lindsay indique une diminution de $218,300.

M. le PRESIDENT: J'attire l'attention de l'honorable député sur le fait que tous ces crédits seront examinés en leur temps, mais le crédit soumis à l'examen du comité en ce moment porte le n° 89. Allocations de la milice active.

M. DUFF: Si vous voulez me limiter, monsieur le président, à ce crédit seulement, je vais m'arrêter, mais il me semble qu'on devrait permettre la discussion de l'ensemble des crédits. Pourtant, si vous en décidez ainsi, je m'incline devant votre décision. Je dirai en terminant que le peuple est désireux de voir le Gouvernement réduire les dépenses de la milice, de la marine et de tout ce qui a un caractère militaire au montant le plus bas possible, et le département sous la direction du ministre actuel recevra les remerciements du pays si au lieu de dépenser $10,000,000 il réduit les dépenses au chiffre le plus bas possible.

M. MARTELL: J'ai quelques observations à présenter à propos de ce crédit et elles seront brèves.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. MARTELL: Mes honorables amis disent "très bien, très bien". Tous les "très bien, très bien" du monde ne m'empêcheront pas d'exprimer les idées que j'ai été envoyé pour présenter à la Chambre comme représentant d'une circonscription au parlement fédéral.

Je veux tout d'abord, féliciter le ministre de la Milice et de la Défense d'avoir réduit quelques peu les crédits de la milice. J'ai le plus grand respect pour le ministre, mais je tiens à lui dire qu'il a pris beaucoup plus conseil des officiers de son département qui préfèrent de beaucoup les parades en galons dorés aux intérêts du peuple du pays.

Quoique la sécurité du pays exige le maintien d'une force de milice, nous devrions à mon avis la réduire à sa plus simple expression. Depuis l'ouverture de la présente session, nous avons discuté à maintes reprises le problème du chômage. C'est aussi un fait notoire que l'industrie agricole se meurt d'inanition au Canada. Or, à l'heure qu'il est, bien que le pays traverse une terrible crise financière et que le ministre de la Milice lui seul en mérite des félicitations et non les fonctionnaires de son département—a diminuer le chiffre de son budget, on demande au Parlement de sanctionner ce crédit afin de maintenir en fonctions au Canada des gens qui, frais débarqués des vieux pays, regardent les citoyens canadiens du haut de leur grandeur. Ces gens portaient des uniformes dorés sur toutes les coutures; veulent parader et afficher aux yeux ébahis de la population du Canada leur parenté avec sir celui-ci et sir celui-là. Mais le peuple canadien n'a cure que vous descendiez d'un ancêtre illustre ou encore que vous possédiez ou non un arbre généalogique quelconque, du moment que vous faites chaque jour œuvre d'honnête homme. Nous, les citoyens du Dominion, à titre de jeune nation au sein de l'empire ayant le droit de conduire nos affaires comme nous l'entendons, désirons réduire le militarisme à sa plus simple expression. Je réclame l'indulgence du ministre et je le prie de faire tout ce qui dépend de lui afin que le chiffre de son budget soit diminué au minimum.

Que constatons-nous touchant les camps militaires au Canada? Certaines gens qui organisent ces camps semblent oublier absolument qu'ils sont canadiens. Pendant toute la durée du camp, ils assurent, semble-t-il, une sorte d'esprit d'autocratie; ils paraissent surtout animés du désir de briser la volonté des jeunes canadiens intelligents qui fréquentent ces camps militaires dans l'unique but de se rendre aptes à servir le pays en cas de guerre.

Le ministre, si l'on veut bien me permettre de parler au sens figuré, se tient au sommet de la colline écoutant les murmures de la mer lointaine; il oublie de se rendre compte toutefois que les jeunes gens doivent être aptes surtout à braver les dangers du fleuve de la vie. Il scrute la mer au loin, mais il néglige de porter ses regards sur le flot impétueux qui vient mourir à ses pieds. Je suis d'avis que le département de la Milice du Canada existe à l'heure qu'il est à la seule fin de permettre de parader à des officiers revêtus d'uniformes chamarés et dorés sur toutes les coutures. On demande au Parlement de voter une somme de $10,788,400 dans l'unique but d'organiser ces parades flamboyantes tandis que le département de l'Agriculture est dans l'impossibilité d'aider aux expositions agricoles par tout le pays. On nous assure que la triste situation financière dans laquelle se trouve le pays em-

pêche le Gouvernement actuel de donner un ou deux milliers de dollars à ces compagnies d'exposition agricole, et cependant, nous pouvons dépenser une somme de $10,000,000 des deniers publics pour les parades de galons d'or.

Le problème du chômage a été discuté ici sous ses divers aspects. Les enfants pleurent faute d'aliments, de vêtements et de chaussures, tandis que les ouvriers se rendent compte que les minces enveloppes qui renferment la paye hebdomadaire sont loin de suffire aux besoins les plus pressants de leurs familles.

En face de cette situation, comment serions-nous justifiables de débourser une pareille somme pour des exhibitions inutiles. Je voterai certainement contre le crédit en discussion.

M. HANSON: Le ministre pourrait peut-être expliquer le sens des mots qui suivent: "Allocations de la milice active". Je ferai observer à mon honorable ami de Hants (M. Martell) qu'il devrait se lever et proposer de couper en deux le crédit en discussion ou du moins certains des crédits inscrits au budget, si ses déclarations sont sincères. Nous pourrions juger par là de la sincérité qui l'anime.

M. MARTELL: Faites une proposition dans ce sens et je l'appuierai de mon vote.

Une VOIX: Quel courage!

L'hon. M. GRAHAM: Pour ce qui est de la solde de commandement, l'instruction pratique et ainsi de suite, certaines allocations sont versées aux officiers en proportion du nombre d'hommes qu'ils enrôlent dans leurs compagnies pour suivre les exercices. Il y a aussi un article de $20,000 pour l'entretien des armes. Du moment qu'il n'y a pas de concierge à un arsenal, le département alloue une certaine somme aux officiers afin de défrayer le coût de l'entretien des armes. Le département alloue aussi certaines sommes aux officiers pour les frais de poste, les dépenses casuelles et le reste ainsi que des allocations aux clairons. Chaque clairon qui apprend à jouer de son instrument reçoit une allocation annuelle de $3. Voilà l'usage que le département fait du crédit en discussion.

M. CAMPBELL: Je désirerais obtenir certains renseignements touchant l'armée permanente.

M. le PRESIDENT: Il s'agit d'un crédit distinct.

[M. Martell.]

M. CAMPBELL: Il est impossible de discuter séparément ces divers crédits. Si vous diminuez le chiffre d'un crédit cette diminution concerne un autre article. Les crédits de la milice devraient donc être examinés conjointement avec ceux de l'armée permanente.

M. GOOD: Je revoque en doute la décision que vous avez donnée, M. le Président touchant l'examen séparé de ces crédits. Comment pouvons-nous discuter les aspects généraux du problème pris dans son ensemble si l'on nous empêche d'étudier la relation d'un crédit à l'autre.

M. le PRESIDENT: Voici ce que dit Bourinot, page 425:

> Ainsi que dans les autres comités, chaque projet de résolution doit être présenté et discuté comme question distincte, et après qu'il a été formellement adopté on ne peut plus y faire allusion. Il n'est pas régulier, non plus, de discuter un projet de résolution avant que le président ne l'ait formellement soumis. Chaque demande de crédit ou projet de résolution est nécessairement une question qu'il y a lieu de présenter, de modifier et de mettre aux voix comme toute motion ou tout projet de loi, dans cette Chambre.

Telle est l'autorité qui régit cette question.

M. DUFF: Cette décision s'applique dans le cas où le ministre soumet ses item comme autant de projets de résolutions distinctes. A lieu d'en soumettre une quinzaine, il pourrait, s'il le voulait, les réunir tous dans un seul et même projet de résolution afin de les diminuer plus librement. Voilà ce que je le prierais de faire pour se rendre au désir du comité.

M. le PRESIDENT: Ces projets de résolutions, dressés par le conseil de la trésorerie, apparaissent devant le président comme des item distincts. Je n'ai maintenant par devers moi qu'un seul item, l'item numéro 89.

M. DUFF: L'honorable ministre ne pourrait-il modifier la forme d'après laquelle il a déposé les item devant le comité? S'il le pouvait il nous mettrait en état d'étudier la question sous tous ses aspects.

M. le PRESIDENT: Il faudrait, pour cela, le consentement unanime du comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question n'offre aucune difficulté réelle. Tous les projets de résolutions concernent des classes de dépenses ou des item distincts, mais l'étude de chaque item peut prêter à la discussion du tout. La décision de M. le président signifie tout simplement

que la question de la régularité d'un item particulier qui n'est pas encore immédiatement à l'étude, ne doit pas être discutée. Cette décision est juste, et je ne vois pas qu'elle puisse embarrasser aucun des députés. Le rapport d'une catégorie de dépenses avec une autre qui est comprise dans le projet de résolution, peut être discuté et, par conséquent, on peut étudier la question de savoir s'il devrait ou ne devrait pas y avoir une grosse réduction. Mais on ne saurait discuter la régularité ou l'irrégularité d'un item qui n'est pas à l'étude, et c'est ce que M. le président a décidé. Il ne me semble pas qu'il y ait lieu de se plaindre d'aucune restriction.

M. DUFF: La décision de M. le président m'ayant semblé comporter que je ne pouvais discuter qu'un seul item, j'allais en aborder d'autres quand il m'a rappelé au respect du règlement. Avant d'aller plus loin, je tiendrais à savoir si nous allons nous restreindre à un seul item ou si nous pourrons discuter tout le crédit de la milice, qui représente plus de dix millions de dollars.

L'hon. M. GRAHAM: Je m'accorde à reconnaître, avec l'honorable chef de l'opposition, qu'il n'y a pas beaucoup de difficulté et que nous pouvons procéder sans inquiétude. Chaque item constitue une entité distincte, et en le discutant on peut faire allusion à d'autres. Le rapport de cet item avec les autres est chose discutable. M. le président veut seulement éviter une discussion en détail de tous les item compris dans un crédit particulier, et, subséquemment, celle des mêmes item encore une fois quand il s'agira de les traiter selon l'ordre dans lequel ils sont inscrits. Ces projets de résolution ont été soumis à Son Excellence et doivent être discutés d'après l'ordre de leur inscription, mais je ne vois pas d'objection à une discussion générale des conditions de la milice.

M. WOODSWORTH: Je ne veux pas appuyer autant sur cet item particulier que sur le principe du maintien d'un effectif considérable. Il en est parmi nous qui ne sont pas en état de discuter les item particuliers. Il est évident qu'un item pourrait être réduit, que d'autres pourraient être laissés tels quels et que l'efficacité de la milice pourrait en souffrir. L'honorable ministre a dit—et c'est probablement l'opinion de la députation toute entière—que le Canada est désormais capable d'administrer ses propres affaires. Quel principe suivra-t-il à cette fin? On semble prendre pour admis que nous devons imiter les nations européennes et procéder à nous armer. De fait, le ministre prétend que nous devons avoir tous les départements nécessaires à l'équipement d'une nation. Pour moi, je trouve que pour suffire à nous-mêmes nous n'avons pas besoin de maintenir d'effectif militaire. On parle maintenant d'effectuer le désarmement chez toutes les nations. Or, il me semble que le meilleur moyen, pour chaque nation, de contribuer à assurer ce résultat, c'est de se désarmer elle-même. Le Canada est dans une situation particulièrement avantageuse pour affectuer son propre désarmement; il est borné par le Pacifique à l'Ouest, par l'Atlantique à l'Est, et le pays qu'il a pour voisin, au sud, est animé de bonnes dispositions à son égard. Pourquoi se préparerait-il à résister à l'agression, de ces différents côtés?

Nous avons tiré vanité de ce que, depuis un siècle, nous n'avons pas eu de navires de guerre sur les Grands lacs, et nous avons déclaré que ce fait est en lui-même la meilleure garantie de paix entre les Etats-Unis et le Canada. Ce qui est vrai des navires de guerre est également vrai de la force armée; nous n'avons pas à nous mettre à l'abri contre une agression qui viendrait du sud. On dira peut-être que nous devons être prêts à nous défendre contre un ennemi inconnu qui surgirait d'un lieu où nous n'en attendons pas, et qui voudrait causer du tort à notre nation. Toutefois, je tiens pour acquis qu'un grand nombre de Canadiens sont de plus en plus d'avis que, puisque nous prétendons avoir pris part à la grande mêlée afin de supprimer les guerres, maintenant que les hostilités ont pris fin, nous devrions nous efforcer de nous rétablir sur le pied de paix.

Cette législature remplace celle qui a dirigé les affaires pendant que la guerre battait son plein. L'heure est venue où nous devons décider si la force armée est un symbole ou une garantie de paix. Quant à moi, je crois être l'interprète de bien des gens, en disant que j'ai été porté à en douter beaucoup.

On a aussi laissé entendre que nous devons nous protéger contre les troubles qui pourraient survenir à l'intérieur. Je soutiens que notre pays se trouve dans une situation bien différente de celle des états européens; il ne renferme de nationalités assujéties qu'il faille réprimer ou qui menacent de s'insurger contre la nation entière. Je ne pense qu'il y ait parmi nous des groupes qu'il y ait lieu de redouter. Nombre de nos ancêtres sont venus en ce pays afin de se soustraire aux fardeaux

militaires qui écrasaient l'Europe; pourquoi entreprendrions-nous de créer au Canada une force armée semblable à celle qu'ils ont laissée derrière eux? Si nous subvenons aux besoins de la population, elle sera loyale, n'en doutons-nous. Nous sommes tous désireux de gagner notre vie, de procurer une bonne instruction à nos familles, et ainsi de suite; tel est le sentiment de la nation canadienne. Dans ces circonstances, quel élément avons-nous à craindre? Les hostilités ayant pris fin, nous devrions remettre tout le problème à l'étude et décider si nous avons besoin d'entretenir ici des forces militaires. Celles-ci me paraissent être une source de désordres, plutôt qu'une garantie contre les troubles.

M. HUGHES: Ayant prêté l'oreille au débat et examiné quelque peu la question, il me semble que la première chose à faire est d'arrêter une ligne de conduite. Il faut nous demander d'abord si nous avons besoin d'une force militaire et pour quelle raison. Appréhendons-nous une invasion ou une attaque par un autre pays? Faisons-nous des préparatifs de guerre et, dans ce cas, contre qui? S'il n'est pas question de cela et s'il ne peut pas s'agir d'une attaque ou d'une invasion par un autre pays, devrions-nous avoir une force armée pour maintenir la paix à l'intérieur? Je le pense; bien que nous soyons un peuple pacifique, il n'y a pas dans le Dominion une grande ville qui puisse se dispenser d'un corps de gardiens de la paix.

Puis, en supposant qu'il nous faille une armée nationale, la question est de savoir quelle en sera l'effectif. Ayant tranché ce point, nous pourrons entreprendre d'avoir des forces nationales aussi nombreuses qu'il est nécessaire, sans l'être plus. Si nous nous préparons pour une autre guerre ou si nous en prévoyons une, ou bien, si nous craignons qu'un jour un pays étranger nous ennuie, de quelle importance devrait être notre armée? Ce sont là, il me semble, les questions à décider tout d'abord.

Je ne crois pas que nous ayons à craindre des embarras de la part des pays étrangers. A mon avis, nous ne devons pas redouter nos voisins du sud. Nous n'avons rien à appréhender de l'Europe, ni des pays d'Orient dont l'océan Pacifique nous sépare. Il s'agit donc de savoir, je le répète, de quelle force armée nous avons besoin. Il nous en faut une, à n'en pas douter, mais je suis d'avis que celle que nous avons est trop nombreuse pour les besoins du pays, et qu'en principe nous devrions la diminuer le plus possible. Le maintien de troupes trop nombreuses est un gaspillage et nous avons besoin d'argent pour d'autres fins, pour la production.

J'aurai des commentaires à faire sur l'article suivant. Je ne suis pas libre de parler en ce moment, j'imagine; mais, à mes yeux, monsieur le président, les exercices annuels entraînent un gaspillage d'argent. Je sais que le crédit a été diminué il y a quelques années, et je ne crois pas qu'il y ait eu d'exercices militaires, l'an dernier. En tout cas, s'il y en a eu en quelques lieux, il n'y en a pas eu partout.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est moindre que celui de l'an dernier.

M. HUGHES: Je le sais et je suis d'avis qu'il devrait être encore plus réduit. Il y a quelques années, je prenais part aux exercices militaires qui n'étaient, ni plus ni moins, qu'un pique-nique. Lorsque le pays était riche et que nous avions de l'argent à dépenser, il n'y avait probablement pas grand mal à cela, mais nous n'avons plus d'argent à jeter par la fenêtre. Je sais que les capitaines de la milice, pour remplir les cadres de leurs compagnies, acceptaient des gens bien trop jeunes et que, dans les régiments de cavalerie, on se servait de chevaux qui n'auraient rien valu en cas de guerre.

Les gens qui allaient faire l'exercice se considéraient tout simplement en vacances. Quand la guerre éclata, bien peu d'entre eux étaient en état de rendre d'utiles services. Les jeunes gens et même les hommes d'âge mûr s'enrôlèrent volontairement en très grand nombre; ils ont fait de bons soldats, tandis que le nombre s'est trouvé bien restreint des membres de la milice qui étaient aptes au service.

M. LANCTOT: La milice n'est d'aucune utilité.

M. HUGHES: L'honorable député la déclare de nulle utilité, et je ne suis pas loin de penser comme lui. S'il est un article de ce budget qu'il y ait lieu de biffer, c'est bien celui qui a trait aux exercices annuels—il se peut aussi qu'il y en ait d'autres.

Je me résume: il s'agit tout d'abord de se tracer une ligne de conduite, de savoir s'il y a lieu de craindre, de compter ou de prévoir qu'une nation étrangère nous attaque d'ici à quelques années. Si on ne prévoit rien de tel, inutile de parer à un danger imaginaire. Nous n'avons pas d'argent à jeter à l'eau; nous n'en avons pas davantage à dépenser en bagatelles.

M. GOOD: Au dire de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie), notre situation est honteuse en comparaison de celle de certaines nations européennes. Il y a plutôt lieu, selon moi, de s'en enorgueillir. Pour ce qui est des totaux indiqués dans le budget, je ferai observer que le dollar a maintenant beaucoup plus de valeur que l'an dernier et que si l'on tient compte de ce détail, la comparaison entre les divers montants ne paraîtra peut-être pas aussi agréable que s'il en était autrement.

Je tiens à appuyer un peu sur ce que plusieurs collègues ont déjà dit de la dépense relativement excessive qu'entraîne la milice. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, le rôle de la milice et de son état-major, au lieu de revêtir un caractère purement défensif ou militaire, consiste plutôt en démonstrations mondaines où panaches et galons dorés font des embarras. Je ne dis pas cela pour désobliger quiconque fait partie de la milice, mais j'ai pu observer que telle est la tendance des choses. Elle n'est pas bonne, et le pays n'en tire aucun profit. Au surplus, nous sommes parfois témoins de choses disgracieuses, pour ne pas dire plus.

En ce qui concerne le maintien de l'ordre dans le pays, je trouve que le représentant de King (M. Hughes) a raison de dire que, du haut en bas, le personnel de la milice est beaucoup trop nombreux. Il a souvent été question ici de chômage et de malaise; or, dans la pensée de certaines gens, il est bon de pouvoir compter sur la milice pour ramener à la raison les malaise né du mauvais état de la situation sociale ou industrielle. Qu'on me permette donc d'ouvrir ici un avis.

Si l'on distrayait cinq millions du budget de la milice pour les consacrer à la solution du problème du chômage, il ne serait pas besoin d'un aussi grand nombre de miliciens. Cette manière d'apaiser les différends industriels et de mettre fin au malaise est bien préférable au maintien ou à l'augmentation d'une force que l'on emploierait à cette tâche. J'ai la ferme conviction que si on s'inspirait de cette pensée, on pourrait se passer de la milice, dont le concours n'est pas de nature à amener la solution des problèmes de cette sorte. Qu'il faille avoir une police capable de maintenir l'ordre et de faire respecter la loi, je le reconnais volontiers; mais qu'on n'aille pas croire qu'il soit besoin pour cela d'une force de plus en plus considérable, car il faut s'y prendre d'une tout autre manière pour obtenir l'apaisement des différends dont j'ai parlé. Je le répète donc: il serait beaucoup plus satisfaisant de consacrer à d'autres objets une grande partie des sommes inscrites au présent budget.

Comme je disais tantôt, un sérieux obstacle se dresse devant ceux d'entre nous qui désirent conseiller la réduction de l'ensemble du budget de la milice. Bien peu de députés en connaissent tous les détails, et si l'examen des articles s'en fait séparément, il nous sera impossible de dire que tel ou tel crédit doit être réduit de tant. Sans pouvoir moi-même indiquer du doigt aucun article en particulier, il me semble qu'il y a lieu de réduire le chiffre total du budget. Si le règlement le permet, on devrait nous laisser libres, au cours de la discussion, de proposer la réduction du chiffre total des prévisions budgétaires sans qu'il soit besoin de faire de précisions. Si les divers articles sont adoptés après avoir été examinés séparément, il nous sera impossible de proposer ensuite, cela va sans dire, la réduction de la somme totale.

M. VIEN: Il me semble que les membres du comité s'accordent à reconnaître qu'il y a lieu de laisser subsister la milice canadienne. Il ne se trouvera pas un seul député, j'en suis sûr, pour proposer qu'on l'abolisse.

Cela étant, il s'agit d'une question de proportion, de quantité. J'abonde dans le sens des observations que l'on a faites des deux côtés relativement aux restrictions de nos dépenses militaires. Je serais beaucoup plus sévère au sujet des item de cette page des crédits si nous ne devions avoir prochainement une réorganisation du département de la Défense, ce qui veut dire que le ministre de ce département devra s'occuper également de la réorganisation de la milice. Sans cela, je demanderais au ministre, avec plusieurs autres de mes collègues des deux côtés de la Chambre, de ne pas dépenser l'argent que nous allons lui voter. Mais je ne crois pas qu'il serait sage, dans les circonstances, soit touchant cet item ou le crédit total de 10 millions, d'examiner en détail où la réduction doit être opérée.

Il est bon, à mon avis, que tant de membres aient exprimé leur opinion et qu'ils se soient unanimement déclarés favorables à la plus grande diminution possible des dépenses de la milice. Mais, certains articles, je pense, seront soumis à l'examen et quelques membres désireront peut-être faire remarquer à l'exécutif qu'il est à désirer de ne pas employer tout le montant voté. J'ai été mêlé à la milice depuis une vingtaine d'années et je connais mon sujet. Depuis

dix ou douze ans, on a dépensé follement, sans compter, dans nombre de centres, et il faut de toute nécessité faire des réductions. Par exemple, dans les états-majors de chacun des divers districts, le ministre a un officier payeur, un payeur adjoint et un vérificateur des comptes. Pourquoi ces trois officiers dans ces districts? Si le payeur est un officier sérieux, il ne devrait pas y avoir besoin de vérification après ce que font l'auditeur général et le payeur général. Je comprends que, durant la guerre, le volume des affaires dans chaque district peut avoir exigé la nomination de vérificateurs, mais les hostilités sont terminées depuis trois ans, et je crois que nous pouvons nous dispenser des services de ces vérificateurs dans chacun des districts militaires. Ce n'est là qu'un seul exemple entre plusieurs autres.

J'ai prié le ministre de me donner des renseignements par lettre, et j'aurai quelque chose à dire lorsque nous discuterons l'article relatif à l'état-major général. Je pense que nous pourrions remercier de leurs services plusieurs officiers qui font maintenant partie de cet état-major. J'ai fait observer au ministre et à la Chambre, l'autre jour, que nous avions, au Canada, dix-sept généraux pour l'administration des affaires de la milice, alors que, il y a dix ans, nous nous contentions de deux ou trois généraux qui recevaient $4,000 à $5,000 chacun, alors que les dix-sept que nous avons aujourd'hui sont payés de $6,000 à $9,500. Et cependant, lorsque le ministre, mettant en vigueur la politique sanctionnée par le comité, met quelques-uns de ces officiers à la retraite, il est censuré par l'ex-ministre de la Milice (l'hon. M. Guthrie) et ses amis qui vont presque jusqu'à verser des larmes sur le départ de ces grands généraux. Franchement ceux-ci reçoivent une pension fort généreuse. Je ne citerai qu'un cas, celui du général Burstall, dont le nom a été mentionné l'autre jour. On m'apprend qu'il touche une pension annuelle de $6,000, ce qui est $2,000 de plus que sa solde de 1914.

M. LANCTOT: C'est plus que ne reçoit M. Doherty, l'ancien ministre de la Justice.

M. VIEN: Certains de ces cas devraient faire le sujet d'une enquête. J'insiste auprès du département sur la nécessité de diminuer le nombre des nominations de l'état-major. Nous avons trop de généraux au Canada, trop d'officiers de l'état-major permanent. Je sais que le ministre, dans la réorganisation de son département se propose de faire cette réforme, et si nous n'étions pas à la veille d'adopter un projet de loi tendant à réorganiser toute la défense du pays, je scruterais beaucoup plus à fond l'item que que nous discutons et je critiquerais beaucoup plus sévèrement l'importance des sommes que l'on nous demande de voter.

Nous avons réduit les subsides d'un million et je suis sûr que le ministre ne dépensera pas entièrement les $10,788,000 qu'il nous demande. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) qui suggère que l'an prochain, le ministre de la Défense, comme il s'appellera alors, puisse apprendre à la Chambre qu'au lieu d'avoir dépensé $10,000,000 il n'a employé que $8,000,000 ou $9,000,000.

M. LANCTOT: Cinq millions.

M. VIEN: Mon honorable collègue dit cinq millions. Cela soulève la question de savoir de combien on pourra diminuer les dépenses militaires. Si nous avons une milice, il lui faut faire des exercices; autrement, il vaut mieux qu'elle disparaisse tout à fait. Je réduirais les exercices annuels —et ce sera là, probablement, l'une de mes propositions lorsque l'item sera discuté—au minimum, durant quelques années.

Il n'y a aucun danger d'un soulèvement prochain dans le pays ou d'une attaque venant de l'extérieur. Je crois que nous pourrions nous dispenser de certains services militaires durant plusieurs années. A ce propos, je désire appuyer cordialement les remarques formulées par mon honorable ami de Lunenberg et quelque autres honorables députés de l'opposition officielle, priant le ministre de réduire les dépenses autant que possible dans la réorganisation de son ministère, et de ne pas dépenser le montant qu'il demande maintenant.

M. CHURCH: La discussion du crédit 89, s'est beaucoup étendue, cet après-midi. Si un pays loyal comme le Canada est destiné à parvenir à quelque chose, je ne comprends pas comment le ministre pourrait avoir le ministère parfaitement organisé, que le Canada devrait avoir, si l'argent nécessaire n'est pas voté. J'ai été surpris d'entendre certaines critiques pointilleuses qui ont été formulées cet après-midi, car le ministre a réduit ses prévisions budgétaires, et il n'y a que deux crédits qui soient augmentés. Il y a une légère augmentation pour vêtements et articles nécessaires, mais ceux qui ont acheté de ces articles savent qu'il est difficile aujourd'hui d'acheter à bon marché. Comme chef d'un département de 1,100 agents de police, je connais la difficulté que nous avons à ce

sujet à Toronto. L'autre augmentation est affectée au maintien de la propriété militaire. La situation s'est modifiée dans certaines villes et villages. Dans la ville où je demeure, l'organisation militaire se compose principalement d'ouvriers. Toronto a envoyé plus de 60,000 hommes à la guerre, presque tous des volontaires. Je ne prétends pas que les autres villes n'aient pas fait aussi bien: je ne cite Toronto que comme exemple. Nos hommes sont revenus à leurs devoirs civils, et plusieurs sont maintenant employés dans des magasins à rayons ou dans des manufactures, partout dans la ville de Toronto. C'est une circonscription d'ouvriers que je représente, et les officiers qui commandent ces anciens régiments doivent sortir de l'argent de leur poches à tout instant afin de subvenir au maintien du régiment. Il en est ainsi dans le 12e bataillon, les York Rangers, l'ancien régiment du général Brock, qui était avec lui à Queenston Heights. Aujourd'hui, ils n'ont pas même une maison ou un arsenal, et il a fallu que Toronto leur donne une propriété. La ville a réparé la vieille salle St-Paul, à grand frais, de la part des contribuables de Toronto. Ce pays est-il tellement pauvre qu'il ne puisse pourvoir ce régiment et d'autres d'une salle d'armes, et que les officiers soient obligés de passer le chapeau pour ramasser ce qu'il faut pour le maintien du régiment? Ce n'est là qu'un seul cas; il en est de même des autres régiments. Les soldats du 12e bataillon travaillent tout le jour. Ils se sont installés dans l'ancienne salle St-Paul. Un autre bataillon a été installé dans l'ancien hôtel de ville, la salle St-Laurent; tandis qu'un autre régiment a été logé ailleurs. Ce sont tous de vieux édifices, et il s'y trouve des carabines et des magasins de toutes espèces comprenant quinze ou vingt articles de genre différents. Ceux qui ont charge de cette propriété officielle sont des ouvriers. Il est responsable du soin des armes, et il n'est que faiblement rémunéré. La pitance qu'il reçoit est tellement maigre qu'il lui faut souvent payer de sa poche. Nous en sommes arrivés à un tel état de chose dans le district militaire n° 2 que les officiers ne peuvent que difficilement obtenir que les vétérans se joignent à ces régiments. Ils ne reçoivent aucun appui du parlement fédéral. Je dois dire que ce n'est pas la faute des fonctionnaires du département de la Milice, car tous sont des hommes compétents.

Je ne réduirais pas ces crédits d'un sou. Le Canada a besoin d'une milice ou il n'en a pas besoin. A Dieu ne plaise que le Canada se trouve jamais sans milice. Que serions-nous devenus en 1812, que seraient devenues tout particulièrement les provinces de l'Ontario et de Québec sans la milice? Si la milice avait été traitée selon la mentalité d'aujourd'hui, que serait-il arrivé? Que serions-nous devenus en 1837? —lors de l'incursion fénienne, en 1867?— durant la guerre sud-africaine?—et puis durant la grande guerre récente, si nous n'avions pas eu de milice? Comment pouvons-nous maintenir un effectif militaire efficace si nous ne pourvoyons pas aux dépenses telles que celles qui figurent dans le crédit à l'étude? Le Gouvernement n'accorde qu'une allocation parcimonieuse aux officiers militaires, et dans la ville de Toronto, ils ont dû payer leurs propres dactylographes et même passer le chapeau afin de pouvoir équiper un bataillon pour aller outre-mer. C'est ainsi que le Canada traite ses anciens combattants. Mais ce n'est pas ainsi que sont traités les vétérans des Etats-Unis. J'ai visité le champ de Niagara, l'an dernier et rares étaient les officiers qui n'avaient pas été obligés de contribuer de leurs propres deniers, au maintien de leur régiment; on se plaignait de cet état de choses. J'an ai demandé la raison en plusieurs accosions, et l'on m'a toujours raconté la même histoire: il fallait payer de sa poche.

On ne peut même pas obtenir du jeune cultivateur ou du jeune ouvrier de la ville qu'il fasse partie d'un régiment. Tous deux disent que la solde quotidienne n'est pas assez généreuse et qu'ils sont obligés de payer leurs dépenses de leurs propres deniers. La misérable pitance octroyée par le Gouvernement ne leur permettrait même pas d'acheter des cigarettes et, pourtant, on tient, aujourd'hui, la cigarette pour un œuvre utile au progrès général du Canada —c'est ce que nous entendons dire, un jour ou l'autre, au comité des chemins de fer, si nous continuons dans la voie actuelle. Je m'étonne d'avoir à constater que si tôt après la guerre, le Canada montre que ce conflit lui a enseigné si peu. La critique que nous avons entendue faire cet après-midi, de chacune des divisions du département de la Milice me surprend. J'affirme que le département de la Milice a fait du bien surtout au sujet des corps de cadets canadiens. J'ai constaté l'excellence de ce travail au camp de Niagara, l'an dernier. On y enseigne les manœuvres militaires à des milliers de jeunes garçons âgés de 13, de 14, de 15 ou de 16

ans, et tous reçoivent un splendide entraînement physique. Il y a quelques années, dans la province d'Ontario, nous entendions le cri: "Fermez le bar et sauvez la jeunesse". Eh! bien, on a fermé le bar, mais on néglige maintenant tout ce qui regarde le jeune homme. Il n'y a que quelques jours, le Canada votait un million de dollars, au moins, à seule fin de promouvoir l'industrie de l'élevage du bétail, au Canada. On voulait, grâce à cet argent, encourager l'élevage du bétail, du porc, du mouton et d'autres animaux de la ferme. Mais que dépense-t-on dans l'intérêt des jeunes gens du pays? Très peu de chose, à l'exception de ce qui se fait, pour les corps de cadets. A mon avis, le mouvement en faveur des corps de cadets sert de base au recrutement de l'armée du pays, et cette dernière, dans des temps de misère et de trouble, nous deviendra nécessaire. Mais quelle espèce d'armée devons-nous avoir, si nous coupons les dépenses ainsi qu'on l'a proposé? Cela m'étonne au plus haut point qu'après les grandes leçons données par la récente guerre nous devions siéger, ici, pour entendre une critique aussi chicanière que celle qu'on nous a servie de ce faible crédit de $120,000 destiné à payer les allocations à la milice en activité de service. Un crédit semblable s'impose, si l'on veut tenir des camps militaires organisés conformément aux conditions d'un système efficace de milice. Si l'économie dans certaines choses, est nécessaire et à souhaiter, je constate avec regret, que nous allons trop loin en nous attaquant à notre milice. Une armée n'est pas simplement un luxe, c'est un service nécessaire et patriotique. Quiconque a dû s'occuper de la police d'aucune de nos grandes cités sait que la présence de l'armée permanente est nécessaire dans les centres populeux du Canada. Au cours de ces cinq dernières années, un malaise considérable a régné par tout le Canada, mais notre bonne fortune a voulu que nous ne fussions pas obligés de mobiliser autant de notre milice que les Etats-Unis ont dû le faire. Nous avons des relations amicales entre le capital et le travail, au Canada, et je tiens à voir se continuer cet heureux état de choses, dans l'avenir, ainsi qu'il en a été dans le passé. Il faut, en même temps, maintenir l'armée permanente qui forme réellement la base de notre système de milice, parcequ'elle est le service qui fournit des instructeurs pour nos différentes écoles d'entraînement militaire où les officiers et les sous-officiers de la milice reçurent leur préparation militaire. Après tout ce que j'ai dit, je maintiens que la dépense stipulée au crédit en discussion, est nécessaire et j'entretiens l'espoir qu'on ne la diminuera pas davantage. Je crois que celui qui remplit présentement la fonction de ministre de la Milice, à l'instar de ceux qui l'ont précédé immédiatement à ce poste, est bien disposé envers la milice, mais j'espère qu'il ne s'avancera pas trop loin dans la voie de l'économie et qu'il ne nuira pas à la milice au point de lui porter un coup mortel. S'il est nécessaire de pratiquer l'économie, nous n'entendons pas appliquer cette politique jusqu'à un point dangereux, en tant qu'il s'agit de la milice, car autrement, l'armée canadienne sera simplement ce qu'elle était aux jours de 1812 et 1813. Si l'on veut anihiler la milice, on y parviendra, en adoptant l'avis de quelques-uns des critiques que nous avons entendus, cet après-midi.

M. GOULD: En me levant pour parler sur cette question, je pourrais poser la même question qu'on a entendu, si souvent, parmi nos voisins du sud: "Qui a gagné la guerre?". Mon honorable ami qui vient de reprendre son siège semble attribuer le mérite à la milice du Canada, mais je suis certain qu'il n'y a pas de député qui ne reconnaisse pas que ce furent les civils—les soldats pris dans les provinces et dans les industries de nos villes et de nos cités, les soldats qui désirèrent dans leur cœur de voler au secours de la mère patrie pour combatre l'ennemi commun et non pas les soldats ayant reçu l'instruction militaire, qui contribuèrent le plus à assurer la victoire.

Les miliciens qui s'entraînaient depuis des années ont contribué bien peu à la victoire.

L'hon. M. MEWBURN: Mon honorable ami veut-il nous dire comment fut formé le premier détachement de 30,000 hommes qui alla outre-mer? Peut-il nous dire combien parmi ces soldats faisaient partie des régiments de milice d'Ontario?

M. GOULD: C'est un simple détail qui ne détruit en rien mon argument. Mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) donne à la milice le crédit de tous ces merveilleux faits d'armes. Je prétends que des ouvriers ou des cultivateurs qui ont l'enthousiasme et l'esprit de patriotisme, peuvent en faire autant que les miliciens. En discutant ces crédits l'an dernier, j'ai tenté de démontrer que l'argent qu'on nous demandait de voter ne servait pas à entretenir un service de défense pour

le Canada. J'ai essayé de faire comprendre que la plus grande, ou au moins une grande partie de cet argent servait à des fins inutiles. J'ai ajouté que dans plusieurs cas, on l'employait à nourrir des parasites. J'ai fait remarquer que vu l'état de notre agriculture et le chômage qui existait chez nous, on ne devrait pas entretenir une aristocratie militaire qui s'engraisse aux dépens du pays tandis que les autres peinent et versent d'énormes impôts. Vraiment, nous devrions discuter le principe même de cette dépense. Comme l'a dit l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) c'est au commencement d'un nouveau parlement que nous devrions décider si oui ou non nous allons continuer les dépenses militaires des années passées. Je demande qui est l'ennemi qui nous menace? A quoi sert une défense militaire dans notre pays? Voilà les questions qu'il convient de discuter en ce moment; que le Parlement décide que ces dépenses doivent être continuées et nous nous soumettrons à sa décision. Autrement, on ne doit pas continuer de demander de pareils crédits.

A mon avis, on devrait convoquer une petite conférence de la paix à Ottawa pour déterminer la politique qu'il convient d'adopter à l'avenir. Nous voyons dans le monde entier différents pays qui demandent d'arrêter les dépenses militaires. Malgré tout, il y a des gens, en Canada, qui crient pour qu'on les continue et qui tentent de faire croire au peuple que l'ennemi est là qui nous menace. Mon honorable ami de Toronto-Nord désire évidemment qu'on fasse de grosses dépenses militaires dans la ville qu'il représente; mais s'il parle pour Toronto-Nord, j'ai bien le droit, moi aussi, de parler pour le district d'Asiniboïa qui est purement agricole et dont les habitants ont des vues tout à fait différentes. Je ne crois pas me tromper en disant que la plus grande partie des revenus que le Gouvernement retire de la province de Saskatchewan provient de ma propre circonscription, et que recevons-nous en retour? Autrefois, les cultivateurs canadiens n'avaient personne pour exprimer leurs vues au Parlement; mais, aujourd'hui, ils ont plusieurs représentants, ce qu'ils n'avaient jamais eu depuis que ce Dominion existe. Les représentants de la classe agicole sont ici pour y rester, car ils ont une véritable mission à remplir, l'un des buts de cette mission est de faire réduire une dépense aussi inutile que celle-ci.

M. MACLAREN: Je remarque que le motif invoqué par ceux qui critiquent les dépenses militaires est que pour le moment la milice est inutile. Je répondrai que la guerre éclate généralement sans aucun avis préalable. On ne dit pas que, passé tel délai, telle nation entrera en guerre avec telle autre. Ce n'est pas comme cela que les guerres éclatent; elles surviennent habituellement au moment où l'on s'y attend le moins. Qui pouvait prévoir en juin 1914 que la guerre serait déclarée au mois d'août suivant? Personne au Canada n'avait fait pareille prophétie. Nous avons besoin jusqu'à un certain point d'une milice canadienne pour parer aux éventualités; car il est important de se rappeler que les conflits éclatent soudainement. On peut bien dire qu'il n'y a aucune difficulté à craindre ni du sud, ni du nord, ni même de l'intérieur du pays; mais les événements se précipitent avec une rapidité surprenante. Il est du devoir de chaque citoyen de protéger son foyer et sa famille; c'est pourquoi je dis que nous avons besoin jusqu'à un certain point d'une milice pour nous tenir prêts.

J'aurai aussi un mot à dire au sujet de l'entraînement militaire.

Il existe, chez les députés, une grande méprise en ce qui regarde les soldats entraînés. On n'a pas pu prendre des hommes de la charrue ou de l'atelier et les envoyer en première ligne de feu sans les préparer. Les soldats qui sont allés tout d'abord sous le feu et ont pu résister jusqu'au moment où ils ont été remplacés étaient des hommes qui avaient été préalablement préparés au pays. Ce n'était pas le moment d'envoyer au front des hommes sans entraînement et cet entraînement exige un certain temps. Beaucoup de députés qui se sont occupés de cette question croient, apparemment, qu'on peut prendre des hommes et les envoyer au front en peu de temps, mais en réalité il faut aux soldats environ quatre mois d'entraînement forcé avant qu'ils soient prêts pour la première ligne.

En second et dernier lieu, je dirai que toute la liste d'estimations soumise par le ministre de la Milice me paraît très raisonnable et que le montant est nécessaire. Je ne doute pas qu'avec la nouvelle organisation ce montant donne un bon rendement, mais je ne crois pas qu'il soit bon, sage ou prudent d'entretenir la milice du pays avec un montant moindre que celui qui a été demandé par le ministre de la Milice.

L'hon. M. BAXTER: Je ne veux pas parler longument, cependant, il est quelques observations qu'on pourrait soumettre au comité parce que, j'en suis convaincu, il n'est pas un député qui désire présenter

les choses autrement qu'elles ne sont. Nous étudions le premier article de ce crédit et, à ce sujet, on a fait des observations susceptibles de laisser croire au comité et au peuple en général que nous faisons des dépenses injustifiables en galons dorés. Il est facile d'employer ces mots "galons dorés": ils glissent facilement des lèvres de tout député. Néanmoins, on les répète dans tout le pays et le résultat c'est que l'on augmente ainsi un préjudice qui malheureusement existe déjà contre la milice en certains quartiers. Les honorables députés seraient-ils surpris si je leur faisais observer que le premier article ne comprend pas un seul pouce de galons? Seraient-ils étonnés si je leur disais,—appuyé en cela par divers députés de la Chambre en admettant que ma parole ne leur suffise pas,—que les officiers de la milice canadienne paient de leur argent les galons qu'ils portent et qu'ils paient aussi les droits de douane sur ces articles?

Occupons-nous des faits et laissons de côté les railleries et le sarcasme dirigés contre un groupe important de gentilhommes qui consacrent leur temps, leurs connaissances et leur fortune à entretenir la milice du Canada et qui ne reçoivent pas un sou en retour. C'est pourtant la vérité, cela peut ne pas être populaire et ce n'est pas un thème pour haranguer les masses, mais c'est la vérité et, en ce qui touche le crédit particulier que nous examinons, je demanderai aux honorables députés d'examiner soigneusement les articles qui s'y rattachent. Un article se nomme "entretien des armes". Les honorables députés comprennent que, dans tout le pays, parfois dans des arsenaux, mais le plus souvent chez l'officier commandant, comme cela se fait dans les districts ruraux, on doit serrer les carabines qui ont coûté au pays des millions de dollars et que ces armes doivent être entretenues par l'officier commandant l'unité responsable de ces armes. L'allocation d'entretien était de $40.

M. IRVINE: Ces armes entretenus sont-elles des carabines Ross ou d'autres?

L'hon. M. BAXTER: Je ne sais rien de la carabine Ross et je n'en parle pas; je parle des carabines qui appartiennent au gouvernement et qui sont distribuées à divers endroits du Canada, des carabines qui serviraient si notre milice était appelée à s'en servir soit au Canada, soit hors du Canada.

Il y a aussi les équipements et divers effets d'habillements. Il n'y a pas seulement les vêtements, mais les ceintures et autres articles du fourniment. Dans certains endroits, il y a des canons qu'il faut aussi entretenir. Aux jours dont je parle, je sais que l'allocation accordée à un officier commandant pour l'entretien des armes et du fourniment était de $40 par année, par chaque compagnie ou batterie, selon le cas. Cette allocation est modeste et elle n'a pas été augmentée que je sache, mais le ministre me reprendra si je fais erreur. Quand il existe un arsenal entretenu à même les fonds publics, cette allocation n'est pas accordée, mais quand le pays économise les frais d'un surveillant parce quelqu'un se charge de faire le travail pour le compte d'une unité, ce quelqu'un reçoit la modeste somme de $40 pour un service aussi utile. Si on ne les entretenait pas, les fusils seraient détruits par la rouille et des millions de dollars engagés par le pays seraient perdus.

Cela pourrait faire plaisir à certaines gens; mais je ne crois pas que ce soit l'avis de la majorité de cette Assemblée et du pays en général.

Le chef de corps reçoit une allocation de $40 pour frais de poste, car il a des communications à faire parvenir à ses officiers et miliciens qui, surtout dans les campagnes, demeurent quelquefois à de grandes distances. Avant les périodes d'instruction, il a des mesures à prendre pour faire connaître à ses hommes à quels points ils doivent joindre leur corps; il doit s'occuper de la distribution des articles d'uniforme et de leur rentrée au magasin quand la période est finie. Si ce service était supprimé, ces uniformes se perdraient et le pays en subirait un tort considérable. Ceux de nos collègues qui veulent réduire ce crédit cherchent donc à priver l'administration des moyens de prendre soin du matériel de l'Etat.

Un collègue, dans un accès de franchise, a avoué qu'il ne savait par quel chapitre commencer son assaut sur le budget de la Milice, car il ignorait son objet précis. Je conseillerais à ce collègue de parcourir le Rapport de l'auditeur général pour se renseigner sur les détails qu'il ignore, et alors il sera en position de critiquer. Mais qu'il ne se hâte pas trop de demander la suppression d'un crédit qui entraînerait la perte matériel de dix et peut-être de cent fois la valeur inscrite au budget.

L'allocation d'instruction est semblable à celles dont j'ai expliqué la raison d'être. L'allocation relative à l'instruction des hommes n'est accordée qu'aux chefs de corps qui donnent eux-mêmes ou font donner par d'autres l'instruction militaire. Je

ne vois pas comment on pourrait économiser un sou sur ce service. Il est oiseux de parler des passementeries des officiers qu'ils achètent avec leurs propres fonds. Si nos collègues avaient accordé plus d'attention aux choses militaires ils sauraient que depuis la guerre on dépense bien peu pour le galon. Les équipements voyants ont disparu. Le service aujourd'hui est conduit d'une façon pratique, on fait comme les cultivateurs qui érigent des abris pour protéger leurs faucheuses et autre machinerie agricole, contrairement à ce qui se fait encore en certaines parties du pays que je connais. C'est une précaution contre les dommages au matériel. Si vous voulez que le matériel de la nation s'en aille en ruine, supprimer ce crédit et alors des millions seront perdus.

M. IRVINE: Notre collègue (M. Baxter) vient de nous montrer la perte énorme que ferait le pays s'il ne mettait $120,000 à la disposition du Gouvernement pour prendre soin de quelques vieux fusils et d'effets d'habillement usagés. Eh bien, je crois plutôt qu'on devrait brûler ces vieux uniformes et envoyer à la ferraille les fusils hors d'usage, pour économiser $120,000 au trésor. On va dépenser $120,000 l'année prochaine; à ce taux on pourrait avant longtemps renouveler notre armement. Une dépense pareille est du pur gaspillage.

On pourrait réduire la dotation entière de cinq millions et je désirerais savoir si on peut en faire la proposition immédiatement.

L'hon. M. GRAHAM: Dans ce cas, vaut aussi bien dire qu'on supprime la milice complètement.

M. IRVINE: Puisque le Gouvernement se propose de réorganiser les services militaires, on l'aiderait dans sa tâche en lui laissant savoir quelle somme la Chambre mettra à sa disposition. Autrement, en lui votant 11 millions on l'invite à ne pas se presser pour entreprendre cette réorganisation.

M. PUTNAM: Quel était le chiffre moyen des dépenses d'instruction avant la guerre?

L'hon. M. GRAHAM: Si nos collègues veulent bien laisser voter le premier chapitre. Je donnerai toutes les explications voulues à propos du chapitre suivant.

Plusieurs DEPUTES: Adopté, adopté.

(Le crédit est adopté.)

Exercices annuels, $1,400,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est basé sur les prix d'avant-guerre. Sans doute, nous ne sommes pas encore complètement sortie de la période d'inflation, mais à mesure que les prix redeviendront normaux les dépenses militaires décroîtront en conséquence.

Les exercices annuels en 1913 ont coûté $1,800,000. Le Gouvernement vous demande réellement moins aujourd'hui qu'avant la guerre, bien que la piastre valût à cette époque autant que 1 p. 75 aujourd'hui.

M. MARTELL: Quelle était la situation financière du Canada avant la guerre et quelle est-elle aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM: La situation était sans doute meilleure avant la guerre, mais l'année 1913 ne s'annonçait pas trop bien. Nous entrions dans une période difficile, comme le prouva la situation de diverses banques dans le monde entier.

Toutefois, ce n'est pas la question. Avons-nous besoin d'exercices annuels? C'est la question.

M. LANCTOT: Quels étaient les crédits en 1910 quand le parti libéral était au pouvoir avec un bon gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Les derniers que j'ai sont les crédits de 1910-11, mais je ferai remarquer que bien qu'ils aient été déposés par le Gouvernement qui a succédé, c'étaient les crédits du gouvernement précédent. La dépense en 1910-11 s'est élevée à $7,067,000. Cette somme était presque la même que celle d'aujourd'hui si même elle n'était pas plus élevée, en tenant compte de ce que le dollar pouvait acheter alors en compagnie avec aujourd'hui. Les habillements pour les troupes coûtent 50 pour 100, 75 pour 100 et parfois 100 pour 100 plus cher et il en est de même de l'entretien. Les traitements payés à tous les officiers depuis la guerre sont plus élevés par suite de l'augmentation du coût de la vie, comme le reconnaissent tous les hommes d'affaires du pays. Cette année, on propose d'exercer la moitié ou au plus 60 pour 100 des hommes qui ont assisté aux manœuvres en 1911. On a simplement pour but de conserver ce qu'un honorable député a appelé l'exercice des cadres et non pas de la troupe entière. Les exercices complets comme le savent mes honorables amis qui ont été ministres coûteraient trois ou quatre fois plus. J'ai consulté le général McBrien, le chef de l'Etat major, un des meilleurs soldats du Dominion, un homme qui est prudent, financièrement, et qui a eu de merveilleux états de service pendant la guerre. Il est un honneur pour sa profession et il pense qu'il est nécessaire, si nous voulons avoir une milice au Canada, de

maintenir quelques exercices des troupes. Si je demandais au comité de sanctionner un plan d'exercice sur une vaste échelle, je pourrait mériter des critiques, mais ce crédit ne prévoit pas plus de 60 pour 100 ou au plus 65 pour 100 d'exercices.

Un journal de Toronto m'a critiqué l'autre jour pour avoir réduit de seize à neuf le jour de manœuvres. Ce crédit prévoit des exercices pour 60 pour 100 de la troupe pendant neuf jours au lieu de seize et la seule critique que j'aie entendue jusqu'à maintenant c'est que la réduction avait été trop forte. Je laisse cette question à l'examen des honorables députés, qui ont eu des fils, des parents ou des amis dans la guerre. Vos fils qui sont revenus ont-ils besoin d'exercices? Je ne le pense pas. Mais si une nécessité survenait et que vous ayez besoin d'hommes, pensez-vous qu'il serait juste que les soldats qui ont subi pendant quatre ans les horreurs de la guerre entreprennent encore la même tâche, sans que nous demandions aux hommes plus jeunes de faire quelques manœuvres pour prendre leur place. Je ne m'attends pas à une guerre, mais si nous voulons conserver une milice nous devons faire entrer chaque année de nouveaux hommes dans la milice. Il n'est pas juste pour eux ceux qui ont été pendant trois ou quatre ans à la guerre que nous restions à l'écart en disant que nous n'en exercions pas d'autres pour prendre leur place et que nous leur laissions porter le fardeau comme ils l'ont fait auparavant.

En discutant cette question avec le général McBrien, je l'ai examinée à tous les points de vue. Je lui ai demandé quel serait l'effet sur la milice si nous n'avions pas de manœuvres. Il y a certaines dépenses générales que nous devons maintenir pour les officiers et l'organisation afin d'exécuter les manœuvres qui se font chaque année. L'avis réfléchi du général McBrien a été que si nous ne décidions pas d'exercer nos jeunes hommes nous causerions une injustice à la milice que la Chambre s'empresserait de réparer dans trois ou quatre ans en dépensant cinq fois plus que la somme que je demande aujourd'hui. Puisqu'il en est ainsi, je laisse à la Chambre le soin de prendre une décision. Je suis fortement en faveur d'exercer un peu chaque année nos jeunes gens. Nos soldats qui sont allés outre-mer, Dieu le sait, ont assez combattu. Mais ces hommes ont des fils et des frères qui désirent être entraînés et prêts à entrer dans la milice permanente si c'est nécessaire. Si nous espérons conserver une milice sans entraînement, nous

[L'hon. M. Graham.]

ferions aussi bien de nous préparer à abandonner le service entièrement.

On a parlé de la milice permanente qui est allée outre-mer—et de celle qui n'est pas partie, comme l'a dit un honorable député. Laissez-moi vous dire que si nous n'avions pas eu des officiers exercés vous n'auriez jamais pu transporter trente mille hommes outre-mer comme on l'a fait. Et beaucoup de jeunes gens qui étaient désireux de partir étaient les fils des hommes qui avaient appartenu à la milice permanente, les hommes qui avaient manœuvré dans nos camps militaires—les camps que nous proposons d'avoir cette année—les hommes qui ont été chargés de l'exercice de nos jeunes gens. Il en est résulté que ces soldats étaient prêts à partir outre-mer après quelques semaines, mais sans cet exercice, ils auraient dû rester indéfiniment ici et le Canada n'aurait pas pu atteindre la position glorieuse qu'il a méritée aujourd'hui.

Je ne suis pas un officier ni un militaire, mais deux de mes fils ont suivi des cours d'officiers et l'expérience que j'ai acquise m'a appris qu'un officier devait suppléménter la solde de ses ressources particulières pour maintenir sa compagnie.

L'argent affecté à l'instruction de nos miliciens ne va pas dans les goussets des officiers. Au contraire, ces derniers sont obligés de débourser des centaines de dollars de leurs propres deniers pour le maintien de leurs régiments.

Lorsqu'on accuse les officiers de vivre dans le luxe aux dépens de l'Etat. J'ai constaté moi—que ces hommes dépensent leurs propres deniers en sus des allocations qu'ils reçoivent de l'Etat afin de maintenir la milice sur pied.

L'hon. M. MEWBURN: J'approuve entièrement les remarques de l'honorable ministre touchant l'item relatif aux exercices annuels, surtout ses dernières observations. La solde annuelle accordée pour l'instruction pratique de nos milices ne va pas du tout dans les goussets des officiers, comme certaines gens inclinent à le croire. Je parle en particulier de l'instruction militaire des corps désignés sous le nom de régiments de ville. Pendant nombre d'années avant la déclaration de la guerre, je doute fort qu'un seul sou de la solde accordée aux officiers, sous-officiers et soldats pour les exercices annuels soit allé dans leurs goussets. Ces sommes ont été consacrées au maintien des régiments sur un pied d'efficacité, car les allocations du département étaient loin de suffire à cela. Depuis la conclusion de l'armistice toutefois

les anciens régiments de la milice se sont pour ainsi dire dispersés.

Je diffère d'opinion avec mes honorables amis au sujet des régiments de la milice qui n'ont pas fait de service outre-mer au début de la dernière guerre. Le premier contingent canadien qui fut mobilisé à Valcartier, se composait jusqu'à concurrence de 98 pour 100 de ses effectifs, d'officiers, de sous-officiers et de soldats appartenant aux cadres de la milice active. Cette dernière s'efforce aujourd'hui de se reconstituer et cette allocation annuelle pour l'instruction pratique constitue le seul moyen que possèdent les régiments de la milice de reconstituer leurs cadres. Les cadres des anciens régiments de ville ont été maintenus pendant toute la durée de la dernière guerre grâce aux efforts des officiers de la réserve et autres qui étaient trop avancés en âge pour aller faire du service outre-mer dans l'espoir que ces corps militaires seraient reconstitués une fois la guerre terminée. C'est ce qui est arrivée. Environ 90 pour 100 des officiers, sous-officiers et soldats de ces régiments respectifs, qui ont servi outre-mer, sont revenus à leur ancien corps, de sorte que les officiers s'appliquent à faire l'éducation militaire de nos jeunes gens; ils les instruisent et les exercent, mais ils ne touchent pas un seul sou de solde dans l'accomplissement de cette tâche. Les sommes que représente cette solde d'exercices annuels reviendront à l'Etat du fait que les régiments seront maintenus sur un pied d'efficacité. L'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) l'a fait observer tout à l'heure, ces régiments ont fait honneur au pays par le passé et j'ai l'intime conviction qu'ils continueront à faire honneur au Canada tant que nous existerons comme nation. Pour moi, le Parlement devrait approuver le crédit en discussion sans retrancher un sou.

M. CHURCH: Augmentons-le.

L'hon. M. MEWBURN: De fait, je verrais la chose d'un bon œil. Le ministre verra peut-être jour, au cours de l'exercice financier d'économiser une partie de ce crédit. Il est à ma connaissance personnelle que les exercices annuels ont coûté moins cher que nous ne l'avions prévu l'année dernière du fait que les effectifs de plusieurs régiments n'étaient pas au complet. Cependant, je tiens de bonne part que cette année, la plupart des régiments de la milice se sont remis sur l'ancien pied de paix de 1913. Tout l'honneur en revient aux officiers qui ne touchent pas un seul sou de solde. L'item relatif à la solde de commandement entre dans la même catégorie. Les commandants de régiments ont touché une faible solde de ce chef, mais je doute fort qu'un seul officier de la milice empoche un sou de ces deniers. Quelqu'un a fait allusion aux uniformes galonnés d'or sur toutes les coutures. Je ferai observer toutefois que les officiers paient de leurs propres deniers les uniformes qu'ils portent et il n'y a pas un dollar des sommes que le Parlement consacre à l'entretien de notre milice qui soit détourné à cette fin.

M. LANCTOT: J'ai écouté avec beaucoup de surprise les remarques qui ont été faites cet après-midi touchant la milice du Canada. Mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard, est celui dont les idées se rapprochent le plus des miennes. J'éprouve toujours un certain étonnement lorsque je constraste l'attitude qu'assume un ministre dont le budget est en discussion avec celle qu'il avait autrefois alors qu'il siégeait à votre gauche, monsieur l'Orateur. Du moment que nous siégeons dans les rangs de l'opposition, nous ne professons pas du tout les mêmes opinions relativement aux dépenses publiques. Je me rappelle fort bien que l'année dernière, le premier ministre du jour a déclaré que le chiffre du budget de la milice était trop élevé et il proposa même de la diminuer de moitié. J'ai été heureux de l'appuyer dans cette circonstance. Je suis surpris toutefois de voir à l'heure qu'il est l'un de ses ministres, dès la première session d'un nouveau Parlement, demander aux représentants du peuple de sanctionner un budget de la milice aussi élevé pour ainsi dire que celui de l'an dernier. C'est un fait notoire, notre revenu national a sensiblement diminué depuis la dernière session. Or, en dépit de ce fait, le Gouvernement demande au Parlement d'approuver un budget de la milice aussi élevé que celui de l'an dernier, quoique nous sortions à peine d'un conflit qui était censé mettre fin à toutes les guerres. Plus que cela, nous avons envoyé des représentants tout dernièrement à la conférence du désarmement tenue à Washington. Est-il étonnant après cela que les cultivateurs canadiens soient fatigués des mesures des politiciens d'Ottawa à la seule fin de gaspiller inutilement les deniers publics?

A en croire l'honorable ministre de la Milice, les dépenses sont beaucoup plus élevées aujourd'hui parce que tout coûte plus cher. Nous ne sommes pas surpris d'apprendre que la solde de la milice est plus élevée qu'elle ne l'était en 1910 et en 1911.

Mais nous, les cultivateurs, nous payons aussi la main-d'œuvre plus cher qu'avant la guerre. Comment tâchons-nous de remédier à cet inconvénient? Nous réduisons le nombre de nos employés. J'en parle par expérience, car avant la guerre j'employais, à l'année, quatre hommes qui me coûtaient, en tout, $1,200; maintenant qu'il me faudrait payer $500 ou $600 pour un homme, je n'en ai que deux. Je ne puis en engager davantage. Ce qui est vrai du cultivateur l'est également du ministère. Depuis 1919 les choses ont changé. Nous avons dépensé plus de deux billions de dollars. Pourquoi? "Pour gagner la guerre", comme on dit. Au point de vue financier notre situation est mauvaise et elle le sera pour un siècle. Quelqu'un va-t-il prétendre qu'il nous faille préparer des soldats en vue d'une autre guerre européenne? Pour moi, je soutiens qu'il ne le faut pas. La population de mon comté n'approuvera pas l'opposition d'avoir dit que les crédits de la milice sont trop faibles. Je ne tiens pas, moi non plus, à recevoir des compliments de mes adversaires ou à les entendre dire que nous ne dépensons pas assez pour la milice. Je crois que nous dépensons même trop. C'est ce que j'ai soutenu quand j'étais dans l'opposition, et maintenant que je siège parmi les membres du parti ministériel, je ne soutiendrai pas le contraire. Un de mes collègues a déclaré, cet après-midi, que nous ne devrions pas retrancher entièrement le crédit destiné à l'instruction militaire des jeunes gens, parce que nous avons des experts et qu'il faut les employer. Je veux bien que nous conservions nos experts, mais s'ils n'ont rien à faire le printemps ou l'été prochain, qu'ils s'entraînent entre eux; que les colonels, les majors et les généraux de toutes sortes s'entraînent, et quand il seront fatigués, qu'ils aillent travailler durant quelques semaines à la fenaison ou à la récolte des céréales. Cela leur fera grand bien.

Je ne saurais dire quel effectif il nous faudrait pour maintenir la paix dans notre territoire; mais notre population étant très paisible, je crois qu'il suffirait de 1,800 hommes pour tout le pays et que le reste pourrait aller travailler sur les fermes de l'Est ou de l'Ouest où il en serait besoin. Comme les cultivateurs paieront eux-mêmes les services de ces hommes-là, le pays ne sera pas obligé de les payer, et il y gagnera d'autant.

M. MORIN: Au commencement de son discours, mon honorable ami a dit qu'un autre député partageait ses vues, et il a laissé entendre que c'était le député de l'île du Prince-Edouard. Il a voulu dire le député de Hants, (M. Martell), n'est-ce pas?

M. LANCTOT: Non, le député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hughes). Il a déclaré que nous dépensions beaucoup trop pour la milice et que nous devrions nous contenter de l'effectif strictement nécessaire pour maintenir la paix dans le pays. A l'époque où nous avions un effectif considérable, nous étions en état de la payer. En 1912, en 1913 et dans la première moitié de l'année 1914, le Gouvernement se préparait à la guerre et nous avons eu la guerre. Maintenant qu'elle est finie nous n'avons pas d'argent à dépenser inutilement. Par conséquent, j'ai l'intention de proposer que tout cet item de $1,400,000 soit retranché du budget de cette année. Signons un armistice de deux ou trois ans, durant lequel nous allons cesser de dépenser de l'argent pour rien, et s'il arrive que nous ayons besoin de soldats, nous trouverons moyen de nous en procurer, comme nous l'avons fait en 1914.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de l'honorable ministre (M. Graham) sur cet item et en les écoutant je me suis rappelé ce qui s'est passé ici, au cours de la dernière et de l'avant dernière sessions, à l'occasion d'un item de cette nature. Combien j'eusse désiré avoir l'aide du ministre actuel alors que je tâchais d'expliquer, dans la mesure de ma faible capacité, pourquoi il convenait de voter ce million et demi pour les exercices annuels. Je signalerai que les trois ou quatre cent mille hommes qui avaient combattu durant trois ou quatre ans en France ou dans les Flandres étaient probablement les soldats les plus accomplis du monde; qu'ils n'avaient plus besoin d'entraînement; que, d'ailleurs, ils avaient fait leur large part et ne devaient plus être appelés à servir. Je tâchai, comme il l'a fait lui-même aujourd'hui, de démontrer à la Chambre qu'il était par conséquent à propos d'entraîner de nouvelles recrues et qu'il fallait, pour cela, de l'argent.

Dans ces deux circonstances, les députés qui siègent maintenant à droite n'ont pas envisagé la situation de cette manière. A l'avant-dernière session, le chef de l'opposition lui-même, qui est maintenant premier ministre a proposé de défalquer du crédit onze à douze cent mille dollars, et de ne laisser que trois cent mille et quelques dollars pour les exercices annuels. Et qu'on prête l'oreille à son raisonnement.

Le premier ministre disait, page 3865 du hansard de 1920:

Je dois faire remarquer que nous avons à l'heure actuelle une armée de soldats aguerris qui n'ont pas besoin d'exercice, car ils ont fait la campagne et ont enduré les misères de la guerre. Tous les exercices du monde ne les rendraient pas meilleurs soldats qu'ils sont actuellement et tant que nous n'aurons pas terminé notre démobilisation, nous pouvons bien nous dispenser des exercices annuels.

Autrement dit, nous devrions demander à ceux dont le ministre faisait tantôt un si pompeux éloge, aux héros qui se sont illustrés pendant la guerre, d'accomplir une tâche qui incombe à de plus jeunes qu'eux. Nous devrions le mettre en demeure de défendre la patrie, afin d'éviter ce soin à la jeunesse qui pousse. La Chambre, je suis bien aise de le dire, a repoussé la proposition du premier ministre. Il était d'avis alors qu'il fallait diminuer le crédit de onze ou douze cent mille dollars, et c'est ce qu'il avait proposé.

Aujourd'hui, cependant, il est premier ministre; il dirige une administration qui demande la même somme, à cent mille dollars près, et il n'explique pas sa volte-face. A la dernière session, le représentant de Kent-Ouest (M. McCoig) maintenant sénateur, qui se glorifiait aussi d'être un représentant des agriculteurs, a proposé de retrancher du crédit la somme de 750 mille dollars—ce qui aurait constitué un diminution assez sensible. Tous les membres de l'opposition qui occupent aujourd'hui les sièges de la droite et qui faisaient partie de la Chambre il y a onze mois se sont prononcés pour cette diminution. Nous les voyons maintenant, groupés autour du premier ministre et de ses collègues, approuver, pour bien dire, le crédit qu'ils blâmaient l'an dernier. Je vois entrer le ministre des Finances. Il était du même avis. J'ai sous les yeux les paroles qu'il prononçait dans cette circonstance-là. Les voici:

Mais, je prétends humblement, que ce n'est pas le temps. Mon honorable ami de Québec-Sud (M. Power), lui-même un vaillant vétéran, nous rappelait l'autre jour, un fait important. Nous avons aujourd'hui, au Canada, 400,000 soldats entraînés, le meilleur outil de combat que le monde ait jamais produit. On peut faire appel à ces hommes si le besoin s'en fait sentir.

Est-ce assez clair? Il disait encore:

Pourquoi nous devrions dévancer aujourd'hui, la possibilité d'un tel besoin, c'est plus qu'il soit facile de conjecturer. Si jamais il y a eu une époque où nous n'avons eu besoin que de peu de dépense militaire, c'est assurément aujourd'hui, et je crois que les premiers à confirmer cette opinion seraient les vétérans eux-mêmes.

Voici ce qui distingue ce qu'on a promis de ce que l'on a fait. L'an passé, ils étaient dans l'opposition et ils critiquaient la dépense projetée. Il se prononçaient à haute voix pour sa réduction et ils invoquaient les arguments que je viens de répéter. Et il en a été ainsi pendant les deux dernières sessions. Que devons-nous donc penser aujourd'hui du ministre de la Milice de leur propre Gouvernement qui soumet presque le même crédit en s'appuyant sur les mêmes raisons invoquées l'an dernier et l'année précédente, raisons plausibles et valides, car, je le soutiens, le crédit doit être ouvert sans la moindre hésitation. Mais que dirons-nous de la sincérité, de la bonne foi de ceux qui, dans deux circonstance, au cours des deux dernières sessions ont opiné à dessein en faveur de la réduction du crédit. S'étonnera-t-on que l'honorable préopinant soit quelque peu deçu? Ne croira-t-on pas qu'en se rendant ici, à la présente session, il avait lieu de penser qu'une importante diminution serait opérée? Je me réjouis de voir que cela n'a pas lieu. Je suis bien aise que le nouveau ministre soit un homme conscient des exigences de la situation, un homme assez énergique pour maintenir l'attitude qui convient.

L'hon. MACKENZIE KING: Je désire faire observer au député qui vient de reprendre son siège qu'il y a une différence entre la situation en face de laquelle la Chambre se trouve cette année et la situation qu'elle avait à envisager il y a deux ans et à la dernière session. Me sera-t-il permis de lui rappeler qu'il y a deux ans, lorsque nous nous sommes opposés à l'adoption du crédit, le Gouvernement dont il était membre avait inscrit dans le budget une somme se chiffrant par plusieurs millions de dollars pour les fins de la démobilisation? Etant dans l'opposition en ce temps-là, nous avons soutenu qu'il n'y avait pas lieu de demander ces fortes sommes pour les exercices annuels, avant que la démobilisation fut complète et que le ministre eût cessé d'y consacrer des millions de dollars.

L'hon. M. GUTHRIE: Ne demandez-vous pas un crédit pour la démobilisation, cette année?

L'hon. MACKENZIE KING: Non. Il se peut que nous ayons des dépenses à faire, mais non pour les objets de la démobilisation.

Le très hon. M. MEIGHEN: On donne tout simplement un autre nom à la chose.

L'hon. MACKENZIE KING: Nullement; à l'époque dont je parle, le Gouvernement s'occupait encore du rapatriement des soldats sous les armes de l'autre côté de l'océan. Les prévisions actuelles n'embrassent rien de tel. Cela fait une grande différence. Dans le temps, l'opposition critiquait la dépense relative aux exercices annuels parce que le Gouvernement lui demandait en outre de voter des millions de dollars pour la démobilisation des soldats qui avaient fait du service actif. A notre avis, on devait se dispenser de consacrer de fortes sommes aux exercices annuels tant que dureraient les frais de démobilisation. La situation était alors bien différente de ce qu'elle est à cette heure où, la démobilisation étant terminée, la question se pose de savoir si l'on doit maintenir la milice ou l'abolir entièrement.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne puis laisser passer cette assertion du premier ministre, car elle est inexacte. A cette époque-là, dit-il, nous nous occupions de rapatrier les soldats. Je le mets au défi de prouver son dire. La démobilisation était alors terminée, car l'honorable collègue qui siège à mes côtés (M. Mewburn) a démissionné en 1919. On avait laissé en Angleterre trois ou quatre cents hommes pour faire l'emballage du matériel à être expédié au Canada. Ces hommes furent démobilisés à l'automne de 1921. Durant l'avant-dernière session, c'est-à-dire celle de 1920, nous avions en Europe deux ou trois cents hommes qui s'occupaient de l'emballage, mais il n'y en restait plus un seul à la dernière session, au moment où l'on proposa de réduire le chiffre de la dépense. Le rapatriement était terminé.

Le crédit relatif à la démobilisation n'avait pas été inscrit au budget pour cet objet précis, mais pour solder des créances de guerre encore indéterminées et en souffrance (créances se rattachant principalement au transport), des créances du gouvernement anglais et des créances de compagnies de paquebots. Cette année-là, on avait inscrit au budget un crédit de 30 ou 40 millions; l'an dernier, le crédit destiné à ce même objet était de 6 ou 7 millions. Cette année, au lieu de le donner comme ayant trait à la démobilisation, le Gouvernement inscrit ce crédit sous la désignation: "Règlement des créances de guerre." Il se trouve à la page 71 du budget; le chiffre en est de $8,411,800. Mon honorable ami prétend avoir proposé la réduction de ce crédit en 1920 parce qu'il y en avait un autre qui embrassait la démobilisation; eh bien! je lui dis qu'il s'en trouve un semblable dans le budget du présent exercice, sauf qu'il est inscrit sous un autre nom. Puisqu'il n'a proposé cette réduction l'année dernière que parce que nous avions inscrit la somme de 6 ou 7 millions pour les objets de la démobilisation, comment se fait-il qu'il inscrive pour les mêmes objets, mais sous une autre désignation, un crédit encore plus considérable au budget de cette année?

Pourquoi ne pas s'expliquer franchement? Dans le temps, nos adversaires occupaient les sièges de la gauche, ils étaient en quête de popularité; sans réfléchir suffisamment à ce qu'ils faisaient, ils se répandaient ici en basses flatteries afin de capter les suffrages populaires. C'est ainsi que dans les deux circonstances en question ils ont effrontément proposé de réduire le crédit à un chiffre ridicule, à un chiffre qui le rendit impropre à atteindre l'objet en vue; et c'est ainsi que le Gouvernement dut, chaque fois, faire appel aux députés ministériels pour repousser la proposition. Une année s'est écoulée; nos adversaires sont maintenant aux affaires et en mesure de mettre leurs idées en pratique. Pense-t-on qu'ils songent seulement à le faire? Et doit-on s'étonner que le représentant de Laprairie-Napierville se sente contrarié de ce qu'on s'est joué de lui en cette affaire?

M. LANCTOT: Personne ici n'est capable de se jouer de moi.

L'hon. M. GUTHRIE: Je veux bien le croire; cependant, mon honorable ami avait raison de compter que la première session de la législature verrait la mise en pratique de ce que l'opposition proposait délibérément il y a à peine deux ans. On n'en fait rien, et j'en suis bien aise. Eu égard surtout à l'attitude présente du Gouvernement, je veux me borner pour l'instant à faire voir le vide des prétentions que l'opposition affichait naguère.

L'hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami dit vrai, c'est qu'il a trompé la Chambre au sujet de la démobilisation comme il a fait quand il s'est agi de l'achat de munitions. Parlant des munitions de l'artillerie, il a déclaré à la Chambre qu'il était besoin d'ouvrir pour cet objet un crédit très considérable, un crédit de cent mille dollars ou à peu près, parce que les projectiles pour l'artillerie devaient être fabriqués dans les arsenaux du Canada. On a découvert par la suite que mon honorable ami se prévalait de ce qu'un crédit était ouvert au Canada en Europe pour

faire venir de la Grande-Bretagne des munitions de guerre, des obus brisants dont la valeur, à ce qu'on estime, se chiffrait à 6 millions de dollars.

Il n'a pas encore rendu compte au Parlement de cette dépense, et j'espère qu'il le fera avant la fin de ce débat. Si ce qu'il dit de la démobilisation est vrai, il nous a trompé de la même manière, parce qu'il nous a donné distinctement à entendre que la raison pour laquelle nous étions obligés de voter ce crédit considérable relatif à la démobilisation était qu'il y avait encore des soldats à ramener d'outre-mer, et nous prétendions que, si cela était exact, il était inutile de voter de l'argent pour les exercices annuels au Canada.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suppose que mon honorable ami vérifiera sa déclaration. Mes paroles seront inscrites au hansard et je présume que mon honorable ami se rendra à ma demande. Je vais traiter la question des munitions, mais, comme il est six heures, il n'est guère utile de commencer maintenant.

L'hon. M. FIELDING: Ce pourrait être dangereux.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT À NANAÏMO

L'hon. M. TOLMIE propose que la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de loi (bill n° 6) relatif au chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo.

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, j'ai un amendement. Je propose, appuyé par l'honorable député de Red-Deer (M. Speakman):

Que la Chambre ne se forme pas maintenant en comité général sur ledit bill, mais que celui-ci soit renvoyé au comité des Chemins de fer, Canaux et télégraphes avec instruction qu'il a le pouvoir de le modifier en retranchant le mot "deux" dans la ligne 8 et le remplaçant par le mot "un" en son lieu, et en retranchant le mot "cinq" dans la quinzième ligne et le remplaçant par le mot "trois".

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député veut-il s'expliquer?

M. NEILL: Avec le plus grand plaisir. Il s'agit du projet de loi n° 6 relatif à la compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo. Le chemin de fer en question est une ligne auxiliaire du Pacifique-Canadien. Le projet accorde à cette compagnie l'autorisation de construire une autre voie ferrée, ou plutôt, devrais-je dire, renouvelle pour cette compagnie l'autorisation de construire cet embranchement d'un chemin de fer, dans l'île de Vancouver, de Courtenay à la baie Duncan, distance de 36 milles dans la circonscription que je représente. Le projet de loi étend de cinq ans la période durant laquelle la compagnie peut construire ce chemin de fer qui n'aura que 36 milles de long. Le projet lui-même stipule que la compagnie peut commencer la construction en deux ans et la terminer en cinq ans, mais, en réalité, elle a cinq ans pour commencer et terminer les travaux parce que, à cet égard, elle n'est pas assujettie aux dispositions ordinaires de la loi des chemins de fer du Canada qui exige la dépense de 15 pour 100 de la valeur de la ligne—durant les deux premières années de sa construction. Cette disposition ne s'applique pas au projet de loi actuel. Elle est annulée par un article spécial, de sorte que la compagnie a réellement cinq ans pour le commencement des travaux.

Mon amendement a pour objet de réduire à un an le temps exigé pour le début de l'entreprise et à trois ans la fin des travaux. Je n'ai aucun sentiment d'animosité contre la compagnie du Pacifique Canadien. Je la crois une grande institution sagement administrée et je serais heureux de la voir gérer nos chemins de fer nationaux. Mais cela n'a rien à faire à la situation actuelle. Si la compagnie est aussi impatiente de construire cette ligne qu'elle le dit—mes commettants le désirent aussi vivement—alors nous sommes tous d'accord, et, à l'exemple d'Aaron et de Josué, nous soutiendrons, même malgré lui, les bras de ce nouveau Moïse.

Je donnerai trois motifs pour lesquels ce chemin de fer devrait être commencé sur-le-champ. En premier lieu, la compagnie a eu cinq ans pour le construire et elle n'a rien fait. De plus, cette construction procurerait beaucoup de travail très nécessaire. Nous entendons beaucoup parler, à la Chambre, de chômage, de centaines de milliers de dollars dépensés pour le soulagement des sans-travail, que l'on occupe à des tâches qui, en grande partie, ne rapportent rien. En outre, étant donnée la situation ouvrière, il ne saurait y avoir de temps plus opportun. Le prix de la main-d'œuvre est probablement aussi modéré qu'il le sera jamais, à moins que le coût de la vie ne change énormément, ce qui n'est guère probable, dans un avenir rapproché.

En outre, si l'on donnait suite à ce projet, bon nombre de gens des environs y trouveraient le travail dont ils ont tant besoin, et cela contribuerait grandement à améliorer la situation ouvrière sur l'île de Vancouver et dans la ville de Vancouver. Comme vous ne l'ignorez point, il y a actuellement un grand nombre de sans-travail à Vancouver. En second lieu, on aurait ainsi des communications avec un grand nombre d'habitants de la province qui se sont fixés par là dans l'espérance qu'ils ne tarderaient pas à avoir ce chemin de fer, et qui en attendent la construction depuis près de cinquante-cinq ans. La vallée Comox est un des districts les plus anciennement colonisés de la Colombie-Britannique. C'est une très belle et très fertile vallée, et ces gens-là s'y sont fixés depuis bon nombre d'années, avec l'espérance sûre et certaine, suivant que nous lisons dans le Prayer Book de l'église Anglicane, que le chemin de fer s'en venait avec eux, et ils vivent encore aujourd'hui dans la même espérance. Non seulement cela, monsieur l'Orateur, mais nous pourrions ainsi ouvrir à la colonisation de grandes étendues de superbes terres agricoles. Ces étendues de terres seraient d'un accès facile, et nous pourrions y placer bon nombre de ces groupes d'immigrants que le gouvernement—il y a pour cela un crédit de quelque chose comme $400,000 dans le budget—a l'intention d'amener dans le pays. On nous dit que ces immigrants s'en viennent, et le Gouvernement ne pourrait certainement pas avoir une vallée plus fertile pour les établir—si toutefois nous allons avoir ces immigrants—que dans cette vallée Comox. Je le répète, ce chemin de fer donnerait accès, à ces terres.

J'ai cité des arguments en faveur de la construction de ce chemin de fer. Voyons maintenant les arguments à l'encontre de cette construction. Je me trouve quelque peu au dépourvu à cet égard, car je ne vois point qu'on puisse invoquer pareils arguments, et comme j'ai ici le premier la parole, il m'est difficile d'anticiper qu'il y ait de l'opposition. La seule manière où je pourrais anticiper de l'opposition est de reparler de ce qui a été dit au comité des Chemins de fer quand ce sujet y a été discuté. Je puis dire en passant, monsieur l'Orateur, que les délibérations du comité des Chemins de fer m'ont révélé, comme nouveau membre de cette Chambre, un état de choses quelque peu remarquable. Il me semble, d'après les règlements et la décision rendue par un certain monsieur Bourinot—qui, je crois, est une autorité en la matière et est décédé depuis quelques temps—que quand un bill de chemin de fer ayant ce caractère est soumis au comité des Chemins de fer, on fait comparaître devant ce comité et exposer les mérites du projet le savant jurisconsulte employé par le chemin de fer pour défendre ses intérêts. C'est ce qui est arrivé dans le cas présent, et je n'ai pas la moindre objection à ce que ce jurisconsulte comparaisse; il n'a pas abusé en quelque façon que ce fût de l'occasion qui se présentait. Je dois tout simplement dire qu'on lui a permis d'exposer son cas aussi pleinement et aussi souvent qu'il le jugeait nécessaire. Mais quand ce fut le tour de parler du député qui représente le district que doit traverser ce chemin de fer, on ne lui permit pas du tout de représenter les vues de ce district, en alléguant qu'il ne faisait pas partie du comité. En réalité, je pus cependant faire quelques observations concernant le bill, car on ne savait pas dans le temps que je ne faisais pas partie du comité. Quand on eut découvert que je n'étais pas membre du comité, par suite de l'esprit d'honnêteté dont j'avais témoigné en ne votant point quand un vote fut pris, des objections immédiates furent soulevées pour m'interdire toutes autres activités, et si ce n'eût pas été que la Providence—toujours bienveillante à l'égard des petits et des opprimés—m'eût envoyé un ange déguisé—je devrais plutôt dire à peine déguisé—sous la forme mortelle de l'honorable député de Hants (M. Martell), je n'aurais pas pu présenter du tout mon amendement devant le comité. Dans tous les cas, il y a la condition des règlements. On peut alléguer—j'ai entendu plusieurs honorables messieurs affirmer que j'ai exagéré ce que j'avais à dire—que bien qu'un honorable député ne fasse pas partie du comité, on lui permet cependant de s'y présenter et d'exprimer son opinion pourvu qu'il ne vote point Quant à cela, laissez-moi vous dire que la question a été soumise au comité de l'Agriculture il y a quelques jours, et qu'il a été décidé—on s'est basé pour cette décision sur l'autorité du monsieur que j'ai cité il y a un instant, Bourinot (page 469) —"qu'un membre de la Chambre qui ne fait pas partie du comité n'a aucun droit d'assister aux séances de pareil comité pour les fins d'y adresser la parole, ou de poser des questions aux témoins, ou d'intervenir en quelque façon que ce soit dans les délibérations. . . " Si c'est là l'un des règlements que je dois et que tous les nouveaux membres de la Chambre doivent recevoir avec révérence, conserver avec un soin jaloux, et transmettre intact à leurs

successeurs, alors je suggérerais que le plus tôt nous aurons fait un feu de joie de ces règlements le mieux ce sera, et nous rédigerons ensuite une nouvelle série de règlements qui soient plus d'accord avec ceux que nous avons habitude de voir dans toute entreprise ordinaire commerciale ou industrielle. Soyons donc des hommes plus pratiques, et ayons un peu moins de semblables règlements. Je le répète, on m'informe que l'auteur est décédé, de sorte qu'il ne saurait être blessé de nos critiques, mais je n'en crois pas moins qu'il aurait bien dû emporter quelques-uns de ces règlements avec lui.

Je vais maintenant étudier les arguments invoqués devant le comité. Je crois cependant que le mot "argument" est mal venu, car "argument" présuppose un raisonnement logique appuyé sur un fait, n'est-il pas vrai? En les écoutant je n'ai pu m'empêcher de penser que faits et logiques manqueraient d'enchaînement. Aussi, ne les qualifierai-je pas d'arguments, mais de déclarations. La première, c'était qu'il s'agissait d'une partie d'un grand chemin de fer—d'un "chemin de fer principal" fut, je crois, l'expression dont on s'est servi—de Victoria, à l'extrémité occidentale de l'île à l'extrémité septentrionale de cette dernière et qu'on en avait déjà construit 140 milles; on laissa généralement entendre qu'on était pris dans un mouvement considérable de construction et que dès qu'on aurait un instant de répit, on poursuivrait la construction du chemin sur une distance de quelques milles encore. Il est vrai que le chemin de fer s'étend de Victoria, mais il ne se rend pas jusqu'au nord de l'île, et la compagnie n'a pas de charte pour aller jusque-là. Il s'arrête à la baie de Duncan. On l'a construit de Victoria à Courtenay, 140 milles ayant été construits récemment. On nous a laisé entendre qu'on avait construit ces 140 milles suivant les conditions arrêtées, lors de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la confédération. Ce qui nous ramène plusieurs années en arrière, et ce chemin fut bâti non pas par le Pacifique-Canadien, mais bien par un personnage du nom de Dunsmuir qui reçut pour cette entreprise un montant considérable dont j'oublie le chiffre exact, mais qui suffisait réellement à la construction du chemin; il reçut également une subvention en terre embrassant un tiers de l'île de Vancouver. Cette concession comprenait tout: métaux communs et houillères. L'autre soir, en parlant des ressources naturelles de la Colombie-Anglaise, l'un des députés de Vancouver a mentionné cette subvention en terre au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, et il a dit qu'on en portait la valeur à 25 millions de dollars, au moins. Si l'on tient compte qu'il y a 6 ou 8 houillères d'une très grande valeur, dans l'île, ainsi qu'une immense quantité de bois marchand et de métaux communs, on peut croire qu'il avait raison, mais quoiqu'il en soit, on a payé assez d'argent pour construire ce chemin de fer et l'on a donné pour une valeur de 28 millions de dollars en terre pour construire 75 milles de cette voie ferrée, il y a trente-huit ans. Je ne crois donc pas qu'il faille se préoccuper beaucoup de tout cela, quand il s'agit de décider si l'on doit ou non, aujourd'hui, prolonger l'existence de cette franchise. Vingt-huit ans après, on fut repris de la fièvre de la construction d'une voie ferrée et l'on ajouta 65 autres milles à celle déjà commencée. Cela se passait, il y a douze ans environ et si la construction de ce chemin de fer va de ce train le cycle qui marquera une autre fièvre de construction devant parachever ce chemin de fer nous conduira, d'après le calcul le plus exact que je puis faire, à l'année 1948. Je me trompe, 1946 est la date précise. Je crois que bon nombre,—moi compris, qui avons attendu aussi longtemps et avec tant de foi la construction de cete voie ferrée, habiterons une région plus heureuse où les les chemins de fer seront inutiles et d'où les politiciens sont exclus. Dans ce royaume fortuné je haïrais rencontrer mes électeurs et leur entendre me dire: "Vous n'avez pas obtenu la construction de ce chemin de fer."

Une autre affirmation qu'on a invoquée pour expliquer qu'on devrait prolonger ce chemin et rejeter ma proposition tendant à racourcir le délai durant lequel on le construirait, c'est qu'on manquait de fonds. Le Pacifique-Canadien manqua d'argent pour construire trente-six milles de voies ferrées dans une région comparativement plane! On a tendu un appât aux députés progressistes qui étaient présents, en insinuant qu'il ne serait pas juste à l'endroit du reste du pays et à l'égard du Pacifique-Canadien de les obliger de concentrer toutes leurs énergies à la construction de trente milles de voie ferrée sur l'île de Vancouver. Mais je crois que les députés progressistes et les autres députés qui étaient présents possèdent assez de sens commun pour comprendre qu'on ne mettrait pas d'entraves à leurs chances d'avoir des chemins de fer, même si l'on force le Pacifique-Canadien à dépenser ses immenses ressources dans la construction de

trente-six milles de voie ferrée sur l'île de Vancouver, le travail devant s'exécuter au cours de trois années. Je puis mentionner qu'on suppose—je ne m'en porte pas garant que le chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo constitue l'une des subdivisions les plus lucratives de tout le réseau du Pacifique-Canadien Je ne crois pas que le Pacifique-Canadien, cette grande compagnie dont la réputation est mondiale et dont les actions atteignent un prix inabordable presque, approuve ses apologistes lorsqu'ils disent que son crédit ou ses actions suffiraient, s'il construit cette voie ferrée au cours de trois ans au lieu de cinq ans. J'ai parcouru environ trente milles en dehors de cette même localité, sur un chemin de fer destiné au transport de billes de bois, et s'étendant sur une longueur de quarante milles, aussi bien construit et ballasté que l'est le chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo, et cette voie ferrée-là fut construite par cette compagnie, sans subvention du Gouvernement et sans vantardise. J'ai vu construire ce chemin simplement pour transporter du bois et il y a beaucoup de raisons pourquoi il serait beaucoup avantageux de construire cette ligne-ci.

On a prétendu aussi à l'appui d'un délai presque illimité—je prouverai plus tard que ce projet n'est que le précurseur de beaucoup d'autres, car on n'a pas l'intention de construire—qu'il valait mieux le leur accorder, sinon personne ne construirait la ligne". C'est cynique mais cela peut-être vrai, car s'il y avait eu la moindre concurrence, il y a longtemps que la ligne serait construite. Nous examinerons cela plus tard. Il y a une chose dont je suis certain, c'est qu'il est peu probable qu'une autre société s'adresse au Parlement tant que le Pacifique Canadien aura une charte générale pour la construction de cette ligne.

Il y a le long de cette ligne un des meilleurs pouvoirs hydrauliques de la Colombie-britannique, et j'apprends que des pourparlers sont actuellement en cours avec un grand syndicat anglais pour son exploitation. Pour cela, il faudrait un capital de trois ou quatre millions. Supposons que je vienne demander l'an prochain un acte de société pour cette compagnie, quelle tempête soulèverais-je? On me traitera de démolisseur, de bolsheviste en finances, et que sais-je encore? On m'accusera de porter atteinte à des intérêts inaliénables et je serai hué. Mais pourquoi ne pas donner à ces gens l'occasion d'agir?

Mais il y a un autre aspect de la question sur lequel je tiens à attirer l'attention de la Chambre. Il y a quelques années, quand la construction des chemins de fer battait son plein et que tout le monde entreprenait d'en construire, le Canadien Nord, maintenant le chemin de fer national, a obtenu une charte pour construire une ligne de Victoria à Courtenay dont je suis en train de parler. La compagnie dépensa $3,000,000, prépara la voie, mais sans y poser les rails, jusqu'à six milles de la côte occidentale, à Port Alberni. Depuis, on a posé des rails jusqu'au lac Cowichan pour y prendre du très beau bois qui s'y trouvait. Cela a été fait par l'Etat. C'est une preuve qu'on ne veut pas laisser ces trois millions de travaux inachevés. La ligne sera prolongée un jour ou l'autre, et dans ce cas, elle ira de Victoria jusqu'à Courtenay, puis vers le nord.

En 1896, on nous disait que l'activité industrielle était due à l'accession du parti libéral au pouvoir. Je ne sais pas, mais il se peut que l'histoire se répète et que nous voyions une autre période de prospérité industrielle. Dans ce cas, il peut arriver que dans quelques années, le chemin de fer national soit en état de prolonger sa ligne plus au nord. Parmi les autres industries qui bénéficieraient de cette ligne, se trouve la future mine de radium de Colombie britannique.

J'en suis fier. Je ne pense pas qu'il y ait un seul endroit dans tout le continent nord-américain où l'on ait trouvé du radium sauf dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Or, le radium ne se trouve pas comme l'or; il est difficile à recueillir et à transporter. On le trouve dans le roc, et il exige une manipulation très onéreuse. On en découvre dans un rayon de dix ou vingt milles de la ligne que j'ai mentionnée. Le moment approche où des événements imprévus vont se produire. Il est impossible de dire l'instant où quelque grande compagnie s'emparera de l'affaire, et il se peut que si la ligne n'est pas construite d'après cette charte, on trouve une autre société pour la construire. La plus malheureuse objection qui a été soulevée, et sur laquelle les avocats et les hommes politiques sont tombés d'accord, est celle du précédent. Nous nous apercevons, monsieur l'Orateur, que la Chambre elle-même est hantée par les précédents. On a dit qu'on avait établi autrefois comme précédent qu'un délai de deux ans pour commencer et de cinq ans pour terminer la construction d'une ligne devait être la règle générale pour les chemins de fer que, par conséquent, nous devions y adhérer indéfiniment. Or, ce serait parfait s'il s'agissait d'une grande ligne ou même si c'était la première fois

que pareille concession eut été demandée par ces gens-là. Mais c'est la seconde fois que ce chemin de fer ressuscite, et il ne suit pas nécessairement qu'on doive accorder les mêmes délais pour commencer et achever les travaux. Ces gens savent maintenant à quoi s'en tenir et ont eu tout le temps voulu pour se préparer. Accordez leur un délai aujourd'hui et dans deux ans, ils reviendront pour en demander un autre. D'ailleurs, la coutume dont on parle avec tant de crainte et de respect n'existe que depuis quelques années, et l'expérience ne nous a-t-elle pas appris que lorsqu'une loi ou un règlement ne produit pas l'effet qu'on en attend, on doit abandonner les précédents et prendre soi-même l'initiative? Ne devons-nous jamais courir un risque? Les membres du cabinet n'occuperaient peut-être pas le poste qu'ils occupent aujourd'hui si les électeurs, le 6 décembre dernier, n'avaient pas décidé de courir un risque. Il me semble, cependant, que le risque que couraient les électeurs, était tout aussi grand que celui que nous pourrions courir en abandonnant le précédent dans le cas qui nous occupe.

Quant à savoir si le pays a agi sagement dans la circonstance, c'est le secret des temps, mais je crois que le risque que le pays a osé prendre alors est, si c'est possible, encore plus désespéré que celui que je demande à la Chambre de prendre ce soir en abandonnant pour une fois les précédents.

Il est encore autre chose que je désire faire remarquer. La Chambre a toujours eu l'habitude de s'en remettre aux décisions du comité des Chemins de fer. On passera le mot disant que le comité a étudié le sujet et que nous devons maintenir sa décision. Tout au fond du cerveau des députés, se trouve cette idée: "Si nous acceptons la décision du comité, cela nous évitera la peine de nous décider nous mêmes". Alors, je me premettrai de rappeler à la Chambre le précédent que nous avons établi tout récemment. Il y a quelques jours seulement, le comité d'Agriculture présenta à la Chambre un rapport touchant la commission des blés. Ce rapport avait été adopté à l'unanimité du comité et, cependant, quand il a été soumis à la Chambre, il a été mis en pièces, la Chambre décidant de le renvoyer d'où il venait. Néanmoins, cette loi que je demande de faire renvoyer au comité des Chemins de fer, n'a été adoptée que par une faible majorité et à une assemblée relativement peu nombreuse du comité. Par conséquent, je crois que nous avons des raisons tout à fait suffisantes pour ne pas adhérer au principe qui veut qu'une chose acceptée par le comité des Chemins de fer ne puisse être aussi l'objet de notre propre jugement et décision.

Il y a encore dans ce projet de loi quelque chose qui me fait croire qu'on n'a pas l'intention de construire en vertu de la charte, mais de continuer le présent état de choses pendant des années. Nous connaissons tous, monsieur l'Orateur, la coutume qui existe—comme je le vois par le bill n° 5 actuellement sous mes yeux—d'insérer un article spécifiant le montant d'obligations dont l'émission est permise pour chaque mille de chemin de fer à construire. Cet article se trouvait dans la loi originale relative à ce chemin de fer, mais le voyez-vous dans ce bill? Non, il ne s'y trouve pas. On n'a pas cru que cela valait la peine, et on a omis, oublié ou négligé d'insérer aussi la clause donnant un nom au malheureux bill. A-t-on tellement honte de cet enfant trouvé qu'on n'a pas voulu lui donner un nom comme d'habitude? Et quand nous constatons l'omission d'un autre article touchant la dépense de 15 p. 100 en deux ans, nous sommes plus que jamais forcés de conclure qu'on regarde ce bill comme un bouche-trou et qu'on ne s'en servira pas pour construire la voie. Si on avait eu l'intention de construire, est-ce qu'on n'aurait pas inséré l'article au sujet des débentures et est-ce qu'on n'aurait pas donné un nom à ce malheureux orphelin? On reviendra dans deux ans, et de nouveau, deux ans après et cela sera simplement considéré comme une charte générale, renouvable d'année en année et de décade en décade. C'est injuste et peu conforme au principe des affaires. C'est injuste pour les citoyens de la région, les colons qui attendent un chemin de fer, c'est injuste pour ceux du passé comme pour ceux de l'avenir, car les honorables députés ne peuvent pas ignorer que les immigrants venant d'Europe sont souvent trompés par des lois de ce genre. Les agents d'immeubles et ceux qui ont des terres ou des fermes à vendre montreront cette loi et diront: "Voyez, voici le tracé du chemin de fer, l'assurance de sa construction sous l'imprimatur du gouvernement du Dominion". Et les pauvres immigrants trompés et ignorants de notre système de faire les affaires croiront que cette ligne va se construire. Je sais des cas où des colons se sont établis et ont construit des maisons d'après une pareille promesse, mais la ligne ne s'est construite qu'au bout de 25 ans. Ce n'est pas juste pour ceux qui sont déjà établis là, ni pour ceux qui viendront

plus tard et je ne demande rien de déraisonnable, je ne veux qu'un compromis juste et loyal. Je ne dis pas que nous devrions obliger la compagnie a observer son ancienne charge, ce qui la forcerait à commencer sa construction immédiatement, mais je demande simplement qu'elle commence ses travaux d'ici à un an et qu'elle les termine dans trois ans.

L'hon. M. TOLMIE: C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté les remarques qui viennent d'être faites touchant la construction de cette voie de chemin de fer. Je connais bien la situation qui existe dans l'Ile Vancouver et surtout le parcours proposé du chemin de fer en question. La compagnie Esquimault et Nanaïmo Railway demande un prolongement de ligne à partir du terminus actuel de Courtney jusqu'à un point situé à où près de Duncan Bay, soit une distance de 36 milles, environ. Il ne s'agit pas de traverser un pays ne possédant pas de communications par eau à des distances raisonnables, mais la ligne est située sur une île et il y a de bonnes routes à travers une bonne partie de la région.

Le projet de la compagnie fut examiné en détail par le comité, qui l'approuva. La situation économique n'est pas encore normale et le matériel de chemin de fer est encore à un haut prix avec tendance à la baisse, cependant. Il n'est que juste d'accorder la demande de la compagnie, qui est des plus raisonnables, pour une prolongation de délai. Il n'existe pas d'autre ligne dans l'île Vancouver qui pourrait offrir un raccordement à la ligne en discussion, sauf un chemin de fer ayant son terminus à Courtenay.

Je ne crois pas que les colons soient exposés à être trompés. Les nouveaux venus en Canada doivent avoir l'œil ouvert pour protéger leurs intérêts. N'importe qui peut venir affirmer aux colons qu'une ligne ferrée peut être établie en tel ou tel endroit. C'est au colon à s'informer à bonne source. J'espère que la Chambre approuvera la décision du comité des chemins de fer et accordera la prolongation de délai.

M. VIEN: La proposition a déjà fait le sujet d'une longue discussion au comité des chemins de fer. Il est évident que la compagnie du Pacifique-Canadien, ou toute autre, n'a pas pu commencer les travaux en exécution de la charte concédée, et le Pacifique nous demande un délai. Si le délai n'est pas accordé, il est certain que personne autre ne construira le chemin de fer. Mais même si le délai était autorisé, ce n'est pas avant six ou sept mois que les promoteurs seraient prêts à commencer les opérations sur le terrain, parce qu'il faudra prendre des arrangements financiers et préparer des plans considérables. Il n'est pas probable, en conséquence, que le Pacifique-Canadien pourra commencer les travaux avant l'expiration du délai de douze mois proposé par notre collègue (M. Neill). En réalité, c'est un délai de deux ans qu'on nous demande. Ni dans cette Assemblée, ni au comité on n'a établi qu'une autre compagnie était disposée à entreprendre les travaux, si le Pacifique ne les commençait pas. Dans le cas où une autre compagnie serait prête à entrer en scène, si la concession n'était pas renouvelée, on pourrait avoir raison de renvoyer la requête des promoteurs; mais en l'absence d'autres concurrents j'estime que le délai de deux ans devrait être accordé.

Il est clair qu'une prolongation d'un an est insuffisante pour permettre au Pacifique d'achever les travaux de la ligne; on sera obligé de revenir nous demander un nouveau délai. Nous sollicitons en conséquence une prolongation de deux ans.

M. NEILL: Voulez-vous me permettre? Quand notre collègue dit: "Nous sollicitons", qui désigne-t-il?

M. VIEN: Je veux parler des membres de la Chambre qui sont favorables à la demande des promoteurs. La question de mon honorable ami ne me surprend pas. Les observations présentées, au comité des chemins de fer par les collègues de l'honorable député qui combattaient le projet ont failli déchaîner une émeute au sein de l'assemblée. L'odieux que notre collègue cherche à faire retomber sur nous ne vaut guère qu'on s'y arrête.

Mon avis est qu'on ne doit pas repousser la prolongation de délai qui nous est demandée, mais qu'on donne aux promoteurs tout le temps nécessaire pour commencer et achever les travaux. Si ces derniers ne sont pas mis en marche dans le délai prévu, alors on appliquera les arguments apportés par notre colllègue contre une nouvelle demande.

M. MARTELL: J'appuie avec plaisir la motion déposée par notre collègue de Comox-Alberni (M. Neill). Son attitude est excellente, d'après moi. La compagnie du chemin de fer a laissé inutilisée la concession qu'elle avait obtenue. Notre collègue de Lotbinière (M. Vien) a dit que s'il était démontré qu'une compagnie rivale était prête à exécuter les travaux, on pourrait

alors avec raison refuser le délai demandé. Je regrette de différer d'opinion avec notre ami. En maintenant cette charte dans les statuts, vous empêchez par le fait même toute autre compagnie d'exécuter la concession. Supposons qu'une compagnie se forme pour établir la ligne. Lorsqu'elle voudra faire une émission d'obligations afin de se procurer les fonds nécessaires on lui opposera le fait que le Pacifique-Canadien possède déjà une concession pour l'exécution de cette ligne.

Nous savons tous que le Pacifique est une puissante compagnie, à tel point que si un membre prend ici la parole pour la combattre il expose sa situation électorale.

Mais quand il s'agit d'un principe, il importe peu qu'il s'agisse de la compagnie du Pacifique-Canadien ou d'une humble réunion de gens asociés en vue de construire un chemin de fer; j'estime qu'ils ont droit tous les deux à une égale considération. Je prétends en conséquence qu'il appartient au Parlement de voir à ce que ni directement ni par inférence on n'arrête un projet de construction de chemin de fer. Comme je l'ai déjà dit, la compagnie du Pacifique-Canadien ou la compagnie subsidiaire possède cete charte depuis un certain nombre d'années et elle est venue en différentes occasions demander une extension de délai. Aujourd'hui, elle sollicite une nouvelle prolongation sans alléguer une raison légitime.

La motion de mon honorable ami de Comox-Alberni donne aux pétitionnaires l'occasion de montrer leur bonne foi dans le courant de douze mois. S'ils commencent à construire durant les huit ou neuf mois prochains ou même dans le courant de onze mois, ils auront suffisamment démontré au Parlement et au pays qu'ils sont sérieux dans cette affaire et ils n'auront pas de difficultés à obtenir une nouvelle extension de leur charte pour compléter le chemin de fer.

C'est très bien d'avoir des chartes de chemins de fer dans nos statuts, mais je crois qu'il est dans l'intérêt du peuple de n'accorder aucune charte à une compagnie, une société ou un individu pour la construction d'une œuvre d'utilité publique avant que le Parlement n'ait une preuve satisfaisante que les promoteurs soient financièrement en état de commencer la construction des travaux pour lesquels ils demandent une autorisation. Parce que si nous autorisons par une loi la construction de travaux d'utilité publique, cela a pour effet d'empêcher d'autres personnes de construire ces travaux. Il est temps d'interdire à une compagnie ou à un individu, que ce soit la puissante compagnie du Pacifique-Canadien ou le plus humble individu du Canada, de détenir des chartes dans le but d'empêcher d'autres personnes de construire des chemins de fer dans une région particulière, ou de les construire quand cela leur convient et non quand cela convient au public en général. Je ne suis pas un habitant de la Colombie-Anglaise.

Un DEPUTE: Très bien, très bien.

M. MARTELL: Mon honorable ami dit "Très bien, très bien", mais je puis lui donner l'assurance que j'habite dans une province plus grande — la Nouvelle-Ecosse. Je présente, toutefois, ce soir, les mêmes arguments que j'offrirais si cette charte était accordée pour un chemin de fer dans ma province. Ce qui est le cas de la Colombie-Anglaise aujourd'hui, comme l'a si bien dit l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill), peut être demain le cas de la Nouvelle-Ecosse et dans ce siècle de démocratie il est nécessaire de faire tout ce qui est possible pour éviter les erreurs du passé, afin que nous puissions conserver pour le peuple de l'avenir les droits qui appartiennent légitimement au peuple et non à une compagnie quelconque.

(L'amendement de M. Neill mis aux voix n'est pas adopté.)

Ont voté pour:

MM.	MM.
Bancrift,	Léger,
Beaubien,	Lewis,
Binette,	Lovett,
Bird,	Lovie,
Black (Huron),	Lucas,
Brethen,	MacLean
Brown,	(Prince), (I.P.-E),
Cahill,	Maclean (York),
Caldwell,	Macphail,
Campbell,	McBride,
Carmichael,	McConica,
Carroll,	McDonald
Carruthers,	(Témiskaming),
Coote,	McKenzie,
d'Anjou,	McMaster,
Drummond,	McMurray,
Elliott (Dundas),	McTaggart,
Euler,	Martell,
Evans,	Millar,
Fansher,	Milne,
Findlay,	Morrison,
Forke,	Munro,
Gardiner,	Murdock,
Garland (Bow-River),	Neill,
Gervais,	Ouimet,
Good,	Papineau,
Gould,	Pelletier,
Halbert,	Power,
Hammell,	Pritchard,
Hatfield,	Raymond,
Hodgins,	Reed,
Hoey,	Ross (Simcoe),
Humphrey,	Sales,
Irvine,	

Jelliff,
Johnson (Moosejaw),
Johnston, (Last-Mountain),
Kellner,
Kennedy (Edmonton),
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
King (Huron),
King, Mackenzie (York),
Kyte,
Lapierre,
Leader,
Sexsmith,
Shaw,
Sinclair (Queen, I.P.-E.),
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Humboldt),
Stork,
Thurston,
Wallace,
Ward,
Warner,
Woods,
Woodsworth—91.

Ont voté contre:

MM.

Anderson,
Arthurs,
Baldwin,
Baxter,
Black (Yukon),
Bourassa,
Bowen,
Boys,
Bureau,
Cardin,
Casgrain,
Chaplin,
Charters,
Chisholm,
Church,
Clark,
Copp,
Déchêne,
Denis (Joliette),
Denis (St-Denis),
Desaulniers,
Desiauriers,
Dickie,
Drayton (sir Henry),
Duff,
Duncan,
Forester,
Fortier,
Garland (Carleton),
Gauvreau,
Gendron,
Gordon,
Gouin (sir Lomer),
Graham,
Guthrie,
Hanson,
Harris,
Hocken,
Hubbs,
Hudson,
Hughes,
Hunt,
Jones,
Lafortune,
Lanctôt,
Lavigueur,
Logan,
Low,
Macdonald (Pictou),
MacKelvie,
Mackinnon,
Maclean (Halifax),
McCrea,
McGiverin,
McIsaac,
McKay,
McKillop,
McQuarrie,
Malcolm,
Manion,
Marcile (Bagot),
Marler,
Maybee,
Meighen,
Mercier,
Mitchell,
Morin,
Pacaud,
Prevost,
Putnam,
Rinfret,
Robb,
Robinson,
Robitaille,
Ross (Kingston),
Ryckman,
St-Père,
Savard,
Séguin,
Senn,
Sheard,
Simpson,
Spence,
Stansell,
Stein,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Leeds),
Tobin,
Tolmie,
Trahan,
Turgeon,
Vien,
Walsh,
White—95.

La motion principale est adoptée.

M. l'ORATEUR: L'heure consacrée à l'examen des projets de loi d'intérêt privé ayant été épuisée, la Chambre se formera maintenant en comité des subsides.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre siège en comité des subsides.

[M. Martell.]

Milice et Défense—Exercices annuels, $1,400,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Monsieur la président, quelques minutes avant la suspension de la séance et tandis que nous en étions à l'examen de cet item de $1,400,000 relatif aux exercices annuels, j'ai profité de l'occasion pour apprécier le fait que, l'année dernière, l'honorable député de Kent a proposé de diminuer de moitié la somme consacrée à cette fin dans le dernier budget de la milice. De plus, j'ai ajouté que le présent premier ministre ainsi que tous ses collègues de la droite ont tous voté en faveur de cette diminution. J'ai aussi relevé le fait que l'année précédente, au cours de la session de 1920, mon honorable ami le premier ministre, a proposé lui-même relativement à cet item qui s'élevait alors à la somme de $1,500,000, une motion tendant à diminuer le chiffre de ce crédit à $350,000. J'ai également fait allusion à ce que l'on peut raisonnablement appeler la volte-face de mon honorable ami le premier ministre relativement à ce crédit. Mon honorable ami a fait lui-même en 1920 la motion à laquelle je fais allusion.

Or quelques minutes avant six heures, cet après-midi, il a tenté d'excuser son changement d'attitude—parce qu'aujourd'hui,—le Gouvernement dont il est le chef se propose de débourser une somme de $1,400,000 pour encourager les exercices annuels—en invoquant le prétexte que la situation est bien différente de ce qu'elle était en 1920. Il a prétendu qu'à cette époque le Canada avait encore un grand nombre de soldats sous les armes et que c'était en vue de la démobilisation qu'il avait fait cette proposition à la session de 1920. En réponse aux remarques de mon honorable ami, je lui ai fait observer que cette opinion est absolument erronée; de fait, il restait à peine une poignée de soldats à démobiliser; nous ne comptions plus guère que 200 à 300 soldats outre-mer en 1920.

C'est alors que mon honorable ami me répondit en termes dont j'ai lieu de me plaindre; du moins, je crois devoir lui demander d'établir le bien-fondé de son assertion. Voici ce qu'il a dit:

> Si mon honorable ami a dit vrai, c'est qu'il a trompé la Chambre au sujet de la démobilisation comme il a fait quand il s'est agi de l'achat de munitions. Si ce qu'il dit de la démobilisation est vrai, il nous a trompé de la même manière, parce qu'il nous a donné distinctement à entendre que la raison pour laquelle nous étions obligés de voter ce crédit considérable relatif à la démobilisation était qu'il y aurait encore des soldats à ramener d'outre-mer, et nous prétendions que, si cela était exact, il était inutile de voter de l'argent pour les exercices annuels au Canada.

Je n'ai pas l'habitude, monsieur l'Orateur, de me formaliser outre mesure de ce que l'on peut dire de moi, mais lorsque le premier ministre du Canada, de son siège au Parlement, m'accuse carrément d'avoir trompé mes collègues sur cette question de la démobilisation et que cette déception a engagé mon honorable ami, le chef de l'opposition du temps, à proposer de diminuer le chiffre du crédit affecté aux exercices annuels pour l'exercice de 1920, je pense avoir le droit de lui demander compte de son allégation et de dire à la Chambre ce que, en réalité, j'ai dit de nature à justifier l'accusation portée contre moi. J'ai consulté le compte rendu des débats, pendant la suspension de la séance, et je relève qu'à la date du 16 juin 1920, mon honorable ami a entamé un débat fort élaboré touchant le budget de la milice. Je citerai donc les paroles qu'il a prononcées en cette circonstance (voir Hansard, page 3721):

Mais le point sur lequel je désire tout particulièrement insister, c'est que le ministre s'efforce d'établir une comparaison entre les dépenses faites dans le moment pour la milice et la défense et les sommes votées avant la guerre. Le ministre semble croire que, dans le moment, nous devrions voter une somme au moins égale à celle que l'on votait avant la guerre. Voilà précisément ce que je conteste au ministre. Avant la guerre, on s'y attendait assez généralement, dans les milieux officiels du moins, l'on disait certainement qu'un danger menaçait l'univers et qu'il fallait y faire face en augmentant nos forces de terre et de mer. Cette raison, on l'a invoquée pour un accroissement des dépenses militaires, et c'est à cause et en grande partie de cette attente de troubles universels que le parlement canadien vota les sommes appropriées alors à des fins militaires ou navales. Mais les choses ne sont plus du tout les mêmes aujourd'hui. Rien ne menace plus l'univers. D'où le ministre prévoit-il une invasion?

Je poserai la même question à mon honorable ami, ce soir:

Il dit que cette dépense est nécessaire à la sécurité du Canada, à sa défense. Contre qui?

Je lui poserai, ce soir, la même question:

Nulle réponse; il n'y en a pas à faire. Personne de la droite n'osera prétendre, dans le moment, qu'il existe un peuple qui ait des intentions hostiles ou une attitude d'hostilité envers ce pays. Personne n'oserait prétendre qu'il existe le moindre danger d'une invasion du Canada par un pays quelconque. Le ministre ne nous en demande pas moins aujourd'hui le vote d'une somme qui rappelle les montants votés à la veille de la terrible situation survenue en 1914. Je pourrais, en outre, faire observer qu'avant 1914, ou, pour plus de précision, sous le gouvernement des libéraux, puisque le ministre en a parlé, nous avions des excédents, et non pas des déficits, dans les comptes de l'Etat.

La dette nationale n'avait guère d'importance. Elle a pris, dans le moment des proportions formidables; nous avons contracté des obligations toutes différentes, et, pour commencer d'y satisfaire, nous ne sommes plus dans la même position. Lorsque les fonds abondent dans la caisse publique, on peut se permettre diverses dépenses auxquelles on ne devrait pas songer dans un moment où le pays travaille à combler un déficit énorme, à satisfaire à des obligations inconnues jusqu'à présent, et lorsque la situation nous fait un devoir d'économiser de toute manière, dans les choses surtout où nulle raison suffisante n'est apportée, qui justifie de grosses dépenses.

Mais la considération la plus importante de toutes, est celle-ci. Le ministre a parlé du besoin d'établir des camps de manœuvres, des casernes, etc. Avant 1914, il y avait lieu à dresser des soldats; nous n'en avions point, ou très peu. Mais aujourd'hui, quelle est la situation? Nous avons dans le pays toute une armée de soldats comparables à ceux de n'importe quelle contrée; de sorte que les choses diffèrent absolument de celles d'avant la guerre. Ce besoin de manœuvres n'existe pas aujourd'hui comme autrefois. L'expérience, le savoir, le talent de milliers d'hommes sont là pour notre sécurité, pour notre sauvegarde, s'il en est besoin dans les présentes circonstances. C'est pourquoi, sous ce rapport, on peut faire beaucoup en vue de réduire les dépenses.

J'adressai la parole après mon honorable ami, ce même jour. Je m'évertuai à lui fournir tous ces détails par lesquels il affirme que j'ai trompé la Chambre. Voici le texte officiel de la réponse que je donnai alors à mon honorable ami (page 3751, version française du compte rendu):

Sur plus de 590,000 hommes enrôlés dans les forces expéditionnaires canadiennes de tous rangs, il reste encore 2,386 hommes à démobiliser. Nul autre pays qui a pris part à la guerre ne saurait faire preuve de pareil résultat, ou de quelque chose qui en approche. Sur ces soldats non démobilisés, il y en a 1,334 employés dans les dépôts au pays à des travaux militaires; 632 sont en traitement dans les hôpitaux; 420 sont attachés au personnel du service de santé et de convalescence, ou à titre d'infirmiers et d'auxiliaires dans les hôpitaux, soit un total de 2,386 hommes non démobilisés, sur près de 600,000 hommes. En outre, il y a, en Angleterre, 36 officiers, 154 soldats et 63 membres du service de l'aéronautique non encore démobilisés, qui ont été transférés à la force expéditionnaire canadienne, soit 253.

C'était dire bien clairement où en était rendue la démobilisation à cette date du mois de juin qui marquait la présentation de la motion de mon honorable ami. De crainte qu'on ne dénature ce que j'ai pu dire au sujet du crédit relatif à la démobilisation, qui est un crédit distinct, j'ai pris la peine de contrôler le texte officiel à cet égard, et voici ce que j'ai trouvé: A certaines questions posées le 30 juin, j'ai répondu, ce jour-là, page 4552, version anglaise des débats, qu'il ne restait que deux ou trois cents hommes à licencier en Angleterre ou dans d'autres pays d'outremer. Le même jour, je présentais un état détaillé de toutes les dépenses que le ministère de la Milice se proposait de faire à

même les trente-huit millions destinés à la démobilisation. Les différents item compris dans cet état ont été consignés au compte rendu officiel (pages 4550 et 4551, version anglaise) où l'on voit combien il devait être dépensé au Canada, et où l'on voit également que les ministres d'outre-mer en Grande-Bretagne devaient dépenser $9,745,000. Cet exposé qui comprenait tous les détails de la situation, au sujet de l'argent, des soldats, etc., mon honorable ami qui était alors à son siège, l'a bel et bien entendu, ce qui ne l'a pas empêché de faire, à mon égard, la déclaration que j'ai lue, ni de demander une réduction, en 1920, sous prétexte que j'avais trompé le Parlement au sujet du crédit relatif à la démobilisation, les camps annuels n'étant pas nécessaires en 1920, disait-il, à cause du grand nombre de soldats, et de soldats bien entraînés, qui s'en revenaient d'outre-mer au Canada. J'ai à me plaindre, très sérieusement de ce langage de la part du premier ministre.

S'il a parlé sans réfléchier ou dans un moment d'excitation, il pourra expliquer son langage, j'imagine. Le premier ministre a dû éviter bien des écueils, à cette session. Il lui a fallu, je n'en doute pas, passer des nuits blanches pour trouver de nouvelles excuses afin d'expliquer ses multiples volte-face. Peu m'importe les motifs qui lui serviront à justifier sa dernière conversion; j'ignore ce qui l'a fait changer d'avis au sujet des exercices annuels—cela m'est parfaitement égal. Pourtant, je lui demanderai s'il est bien loyal de vouloir justifier son changement d'attitude en affirmant gratuitement qu'un autre a trompé la Chambre des communes. Mon honorable ami ne s'est-il pas placé sur le même terrain l'an dernier? L'ai-je trompé deux fois à ce sujet? Je ne crois pas que j'aie soufflé mot de cette question l'an passé; si je l'eusse fait, il rappellerait maintenant mes paroles.

Cependant, je m'occupe de la dépense de 1920 et j'ai compulsé les archives. S'il y a quelque chose à ajouter, mon honorable ami le communiquera à la Chambre, je l'espère. Chose certaine, en 1920, j'ai fait, autant que je sache, l'exposé le plus complet, le plus fidèle et le plus précis de la situation. Cette fois-là, mon honorable ami a fait connaître les motifs qui l'engageaient à demander qu'une somme de $1,150,000 fût défalquées du crédit, et j'ai rappelé ces motifs il y a quelques instants.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur le président, lorsque nous parlons de la démobilisation, il s'agit, selon moi, de la contre-partie de la mobilisation. Les troupes sont mobilisées dans un but particulier; lors de la démobilisation, elles sont aussi licenciées pour une fin particulière. Lorsque le ministre a demandé au Parlement des millions de dollars pour la démobilisation, la population canadienne et les membres de la Chambre ont compris, je l'affirme, que la somme servirait au licenciement des troupes qui avaient été mobilisées, et s'il a voulu obtenir de l'argent pour autre chose, il a trompé la députation. Telle est mon attitude et je déclare qu'elle est convenable et légitime.

Quant à ce que j'ai dit cet après-midi, que mon honorable ami a induit la Chambre en erreur au sujet des obus, qu'il me soit permis de préciser ma pensée et...

L'hon. M. GUTHRIE: Mais, nous ne sommes pas encore rendus à ce crédit; nous nous occupons de la somme destinée aux camps annuels.

L'hon. MACKENZIE KING: Je sais que mon honorable ami désire beaucoup que ce sujet soit laissé de côté; pourtant, il l'a lui-même amené sur le tapis et il ferait mieux de rester ici et d'écouter la discussion sur cette affaire. Il a puisé dans le hansard de 1920. Je puiserai à la même source pour rappeler ce qui s'est passé lorsque mon honorable ami a prié la Chambre de lui ouvrir un crédit pour l'achat de munitions. Page 3909 du hansard du 17 juin 1920, je trouve ce passage:

L'hon. M. Lemieux: N'est-il pas vrai que l'arsenal de Québec était bien suffisant pour nos besoins, sauf pendant une certaine période de la guerre alors qu'il y avait une demande extraordinaire de munitions outremer?

En temps normal l'arsenal de Québec ne serait-ils pas amplement suffisant pour les besoins de notre milice?

L'hon. M. Guthrie: Entre les deux arsenaux je crois que celui de Lindsay s'adapterait mieux, mais il y a des raisons d'ordres militaires pour maintenir les deux manufactures.

C'est sur l'avis d'une haute autorité militaire qu'on a construit les deux arsenaux. Ils ont l'un et l'autre la capacité voulue pour faire une production suffisante en temps de paix. Ni l'un ni l'autre n'est en pleine exploitation pour le moment.

L'hon. M. Lemieux: Combien y a-t-il d'employés à l'arsenal de Québec?

L'hon. M. Guthrie: Près de 500, pour le moment. Toutes nos cartouches pour pièces de gros calibre et les cartouches pour tir rapide ainsi qu'une grande partie de nos cartouches à fusil, se font à Québec. L'arsenal de Lindsay ne fabrique aujourd'hui que les cartouches pour armes portatives. Il n'y existe pas l'outillage voulu pour la fabrication de munitions d'artillerie.

L'hon. M. Lemieux: On me dit que les autorités militaires, durant la guerre, ont fait

les plus grands éloges des cartouches fabriquées à l'arsenal de Québec. Est-ce bien vrai?

L'hon. M. Guthrie: Il paraît que les munitions fabriquées à Québec et à Lindsay ont été hautement appréciées. Il ne s'en fabrique peut-être pas de meilleurs ailleurs.

En disant que toutes les cartouches pour pièces de gros calibre et mitrailleuses, ainsi qu'une grande quantité de cartouches à fusil, étaient fabriquées à Québec, je maintiens que mon honorable ami a fait croire à tous les membres de la Chambre que la somme qu'il demandait au Parlement pour des munitions était nécessaire parce qu'il nous fallait obtenir de l'arsenal de Québec ces cartouches pour pièces de gros calibre. Cela se passait en 1920.

J'arrive maintenant au budget de 1921 par lequel mon honorable ami demandait au Parlement des fonds pour la rétribution des inspecteurs de munitions. Que disait-il? Page 2836 du hansard du 29 avril 1921, je relève cette déclaration:

L'hon. M. Guthrie: M. Keightley est l'inspecteur des munitions à Québec. Nous avons deux arsenaux: l'un, à Québec, l'autre à Lindsay. Une grande quantité de cartouches, s'élevant à plusieurs millions, ont été fabriquées dans ces arsenaux, et à cet égard, il nous faut un inspecteur compétent.

Il ne saurait y avoir une plus grande perte ou une perte qui tire plus à conséquence que celle qui résulte de cartouches défectueuses. Cette année, le crédit est réduit de $25,000; nous l'avons diminué le plus possible. Il n'y a pas eu de tentative de cacher ces crédits; ils sont inscrits comme ils l'ont été depuis quinze à vingt ans.

Et un peu plus loin:

L'hon. M. Guthrie: Le crédit embrasse armes et munitions.

M. Power: Est-il destiné aux petites armes ou au matériel d'artillerie?

L'hon. M. Guthrie: A la fin de la guerre, on a renvoyé au Canada environ 200,000 fusils dont à peu près 40,000 sont actuellement en réparation. Beaucoup de ceux qui nous ont été ainsi renvoyés étaient plus ou moins défectueux par suite de l'usure, du mauvais usage ou de la perte de quelque petite pièce, ce qui les mettait hors d'état de servir. Quand ces 40,000 fusils auront été réparés, nous les mettrons en magasin. La somme d'argent représentée par les approvisionnements d'armes et de munitions est considérable; nous possédons ces approvisionnements et il nous faut les entretenir en bon état et les examiner et inspecter sans cesse; autrement, nous pourrions subir de lourdes pertes par suite de leur détérioration.

Selon moi, en demandant à se faire ouvrir un crédit pour cet objet, mon honorable ami faisait clairement entendre à la Chambre que toutes les munitions dont on avait besoin étaient alors emmagasinées au Canada, qu'il y en avait en abondance, qu'il avait beaucoup à payer sous forme d'appointements aux inspecteurs de munitions, appointements qui, à ce moment-là, faisaient l'objet d'un autre crédit. Je prie le comité de ne point perdre de vue ces deux déclarations et de les rattacher l'une à l'autre—d'abord celle du 17 juin 1920:

Toutes nos cartouches pour pièces de gros calibre et les cartouches pour tir rapide, ainsi qu'une grade partie de nos cartouches à fusil se font à Québec.

Puis celle du 29 avril 1921:

La somme d'argent représentée par les approvisionnements d'armes et de munitions est considérable; nous possédons ces approvisionnements, et il nous faut les entretenir en bon état, les examiner et inspecter sans cesse.

En l'absence de toute allusion à quelque autre source d'approvisionnement, je dis que ces déclarations font entendre et ne peuvent que faire entendre qu'on se procurait toutes les munitions au pays même et que, pour cette raison, le Parlement devait octroyer les sommes qu'on lui demandait. Le comité voudra bien se reporter au paragraphe qui précède celui qui a trait aux munitions et noter que le ministre de la Milice disait dans le temps:

A la fin de la guerre, on a renvoyé au Canada environ 200,000 fusils dont à peu près 40,000 sont actuellement en réparation.

Il parlait là d'armes qui nous étaient renvoyés d'outre-mer; il ne s'agissait nullement de munitions. Il déclarait très clairement, ou s'efforçait plutôt de donner à penser que toutes nos munitions se fabriquaient à l'arsenal de Québec. Une autre partie du débat fait voir que le ministre a expliqué que si le crédit était d'un chiffre aussi élevé, c'était à cause du relèvement des salaires dans les arsenaux où se fabriquaient les munitions. C'est à la suite de cette discussion et de ces déclarations-là que la Chambre vota un crédit pour les munitions et les explosifs destinés à l'artillerie. Or, qu'advint-il?

Je tiens à la main le relevé des projectiles de canon déclarés au poste secondaire de Lévis (Québec). Je ne remonterai pas plus loin que mai dernier. C'est en avril de l'année dernière, on s'en souvient, que mon honorable ami a déclaré que le pays était abondamment pourvu de munitions, et qu'il s'est fait ouvrir un crédit destiné au paiement des munitions. Or, voici ce que révèlent les déclarations d'entrée:

Date de la déclaration d'entrée.	
31 mai 1921: amorces, fulmicoton, obus pour mortiers, etc..	$ 334,340
16 juillet 1921: fusées à temps, tubes, etc..	12,600
28 juin 1921: fusées, obus, obus pour tir rapide, obus pour mortier chargeant par la culasse..	91,320
15 août 1921: obus, cartouches et fusées..	202,863

15 août 1921: obus, cartouches et fusées	509,405
24 août 1921: obus et cartouches	488,269
24 novembre 1921: fusées, cartouches obus	731,553
24 novembre 1921: fusées, cartouches, obus, détonateurs, etc.	509,103
Total	$2,879,452

Les pièces officielles font donc voir que mai à novembre 1921 on a importé pour $2,879,452 de cartouches et d'obus. Si cela ne dénote pas de la mauvaise foi, je me demande ce qui pourrait bien le faire. Si le Canada avait droit à cette quantité de munitions, pourquoi mon honorable ami ne le disait-il pas à la Chambre? Pourquoi n'a-t-il pas fait savoir, au moment où il demandait à la Chambre de lui ouvrir un crédit destiné au paiement d'obus brisants, que le Canada pouvait se prévaloir de ce qu'un crédit lui était ouvert dans la métropole pour importer des munitions jusqu'à concurrence de $2,879,452? Il n'en a pas soufflé mot et le pays n'en aurait rien su s'il ne m'eût été donné, étant de passage à Lévis, de voir un des bâtiments de notre marine marchande chargé d'obus et que je n'eusse subséquemment demandé des explications à mon honorable ami. Que trouva-t-il à dire lorsque j'eus dévoilé l'affaire?

Dépêche de Guelph, Ontario, 22 octobre:

"Il n'y a pas été acheté de munitions", a dit l'honorable M. Guthrie, ministre de la Milice, à une heure, ce matin, depuis la guerre, excepté quelques pièces de rechange pour compléter le matériel que nous avons déjà.

Et dans une nouvelle correspondance que j'ai échangée avec le premier ministre et le ministre de la Milice de cette époque, correspondance dont je demanderai le dépôt afin que tous les membres en prennent connaissance, ils ont reconnu que ces obus brisants ont été payés sur un crédit au compte du Canada en Angleterre. Qu'est-ce qu'un crédit? C'est la même chose qu'un subside voté par le Parlement. Il représente l'argent des contribuables d'un pays; il représente ce qu'ils ont déboursé en impôts d'une façon ou de l'autre. C'est cet argent qui a payé les $2,879,453 d'obus brisants. Qu'allons-nous faire de ces obus? De ceux que j'ai vus, chaque boîte était marquée: "Pour être tirés ou détruits avant juin 1925". Autrement ils seraient sans valeur. J'ai appris que ces obus ont été distribués dans tout le pays, non seulement dans une province, mais dans une demi-douzaine. On me dit, et avec raison, je crois, que le seul endroit où la milice songerait à s'en servir serait au camp de Petewawa où se font les manœuvres de l'artillerie.

[L'hon. Mackenzie King.]

Si je me trompe, on me rectifiera, mais voici, selon moi, quelle est la question: Nous avons fait venir, d'après les archives du département, une couple de millions de dollars d'obus brisants, représentant un cinquième de tout le crédit demandé par le département, cette année. Qu'allons-nous faire de ces obus? On m'apprend qu'ils ne valent rien pour les exercices ordinaires. Conformément aux indications qui se trouvent sur les caisses, ils doivent être détruits dans une certaine période. Je vais déposer le tableau que mon honorable ami m'a fourni, et qui vient de son département, après que je lui eusse écrit afin de savoir ce qui avait été commandé.

Ce n'est qu'une partie. A une date aussi éloignée que le 15 juillet 1920, je vois qu'il y a eu une importation d'obus et de cartouches au montant de $355,865. Pas un mot n'a été dit dans ce Parlement de cartouches ou l'obus qui auraient été importés d'Angleterre à cette époque, mais on a demandé à la Chambre de voter de l'argent pour acheter la même sorte de munitions des arsenaux canadiens qui d'après la déclaration de mon honorable ami, fabriquaient toutes les munitions de l'artillerie lourde. Voici celles que nous avons reçues d'Angleterre, d'après le tableau qu'il m'a donné:

MUNITIONS REÇUES D'ANGLETERRE

TABLEAU «B»

Description	Quantité commandée	Quantité reçue jusqu'à date	A livrer
Section n° 23			
Cartouches, T.R. Shrapnel, 18 l., M. 1A. avec tampon	103,00	0103,016	Néant
Cartouches, T.R. obus brisants, 18 l., avec tampon	4,000	.....	.....
Cartouches, T.R. 13 l., pour canons de 900 l., contre avions— Shrapnels avec tampon	2,500	2,500	Néant
Cartouches, T.R. 13 l., 900 l. obus brisants avec tampon	2,500	2,500	Néant
Section n° 24			
Cartouches T.R. Obusier 4·5″, chargées de cordite de 15 oz. 14 dr	33,000	15,895	17,105
Obus T.R., Obusier 4·5″, M. XII, obus brisants avec tampon	33,000	16,158	16,842
Cartouches se chargeant par la culasse, 60 l., chargées de cordite de 9l. 7 oz	6,000	6,000	Néant
Obus se chargeant par la culasse, 60 l. Shrapnel, M. IV C. avec tampon	5,400	5,400	Néant
Obus brisants, M. IX C. avec tampon.s	600	600	Néant
Cartouches, T.R. 4·7″ M. I à IV., remplies de cordite de 5 l. 7 oz	6,000	2,483	3,517
Obus, T.R. Shrapnel 4·7″, dernières marques	5,400	5,400	Néant

MUNITIONS RECUES D'ANGLETERRE—*Fin*

TABLEAU «B»—*Fin*

Description	Quantité commandée	Quantité reçue jusqu'à date	A livrer
Section n° 24—fin			
Obus brisants	600	Néant	600
Cartouches, 6" se chargeant par la culasse pour obusiers de 2,600 l., chargées de cordite de 5 l. 12 oz.	8,000	8,000	Néant
Obus se chargeant par la culasse, de 6", pour obusiers de 2,600 l., chargées de puissant explosif, M. XIII avec tampon	8,000	8,000	Néant
Cartouches, 8" se chargeant par la culasse, pour obusiers, chargées de cordite de 17 l. 8 oz	2,000	2,000	Néant
Obus, 8" se chargeant par la culasse, pour obusiers, puissant explosif, M. IXA	2,000	2,005	Néant
Section n° 26-B			
Diminutions pour trous d'ogives de 2", n° 14-A	6,000	Néant	6,000
Bombes à puissant explosif, pour mortiers de tranchées de 6" M.L.	6,000	6,000	Néant
Charges pour mortiers de tranchées, de 6" M.L. cordite 1 oz. 4 dr.	6,000	6,000	Néant
Fusées n° 110 au lieu de 134	6,000	3,470	2,530
Détonateurs, charges de mortiers de tranchées de 6" M.L.	6,000	2,616	3,384
Fusées:			
A temps n° 101E M. II	4,420	4,420	Néant
N° 106E	43,780	11,450	32,330
Section n° 26			
Fusées à temps et à percussion, n° 88 M. 111*	10,800	10,800	Néant
N° 180 pour 2,500 shrapnels de 13 l., pour canons de tir de 900 l., contre avions	2,500	Néant	2,500
N° 180-44 pour 2,500 obus brisants de canons de tir de 900 l., contre avions	2,500	Néant	2,500
T. & P. n° 80, M. XI	135,000	137,500	Néant
Tubes, à percussion, cartouches pour artillerie de siège, M. I	22,000	22,300	Néant

Or, j'apprends d'une source que je crois compétente et renseignée que le prix réel de ces munitions est d'environ $6,000,000 ou plus, et ce sont des explosifs brisant qui ont tous été transportés dans le pays au cours des deux dernières années. Ils ont tous été apportés en Canada par la marine marchande canadienne, le transport étant aux frais du pays. Les obus ont dû être déchargés à Québec et Lévis et distribués dans le pays à grands frais. Je crois que les fonctionnaires du ministère de la Milice s'occupent actuellement de l'examen de ces obus, dont l'emmagasinage et l'inspection entraînent de fortes dépenses. Je laisse à mon honorable ami d'expliquer pourquoi il n'a jamais mentionné en Parlement que le Canada pouvait avoir droit à une partie d'obus ou de munitions de ce genre, alors qu'il demandait au Parlement de voter de l'argent pour l'achat de munitions; pourquoi il a dit à la Chambre, en lui demandant un crédit, que nous fabriquions toutes nos munitions au pays même et comment èn rendant compte de l'emploi des deniers publics, en un temps comme celui-ci, il peut justifier un gaspillage semblable.

L'hon. M. GUTHRIE: A propos de la première question, l'explication que mon honorable ami donne des paroles qu'il a employées cet après-midi me semble très faible. Il n'a pas essayé de les justifier. La Chambre jugera de tout l'incident. Mais lorsqu'un homme de la position, de l'habileté, et de l'intelligence de mon honorable ami veut faire croire au Parlement que la méprise vient de ce qu'il croyait que la démobilisation était le contraire de la mobilisation, et qu'il a en conséquence été trompé par mes paroles, cela est ridicule. Il siégeait à douze ou treize pieds de moi, lorsque je lui expliquai tous les détails, tous les crédits, lorsque je lui ait dit où chaque homme était, tant ici qu'outre-mer. Prétend-il insinuer qu'il a proposé de réduire ce crédit parce qu'il a été trompé, parce qu'il croyait que la démobilisation continuait et qu'elle était finie? Il eut été beaucoup plus juste, plus loyal et plus courageux de sa part, il me semble, s'il eut dit à la Chambre: J'ai, en effet, proposé de réduire ce crédit, en 1920, pour les raisons mêmes qui sont insérées dans le hansard, et je n'ai pas été induit en erreur. Mais je m'en rapporte entièrement au jugement de la Chambre, lorsque celle-ci aura tenu compte de tous les faits. Cependant, voilà l'explication boiteuse que le premier ministre nous offre pour justifier son changement d'attitude. Il a dû tourner de court plusieurs fois durant la présente session mais jamais peut-être autant que dans ce cas-ci. Je persiste à croire cependant qu'il eut mieux fait de se montrer plus courageux en expliquant son attitude.

Quant à l'autre question, je nie formellement l'accusation que j'aie induit le Parlement en erreur ou l'aie trompé, au sujet des envois de munitions, et si mon honorable ami n'était pas allé à Lévis et ne s'était pas alarmé et surexcité de ce qu'il y a vu, nous n'aurions jamais eu toute cette agitation au sujet d'une chose qui peut s'expliquer facilement et de manière satisfaisante. J'ai donné cette explication à mon honorable ami, par écrit, mais il n'a pas jugé à propos de s'en servir ce soir. Même après qu'il eut reçu cette explication au cours de la récente campagne électorale, il n'a pas jugé bon de s'en servir, mais il s'en est allé de tribune en tribune criant de toutes ses

forces, ainsi qu'il l'a fait à Guelph, selon le rapport du *Toronto Globe*: Cette question de munitions constitue l'un des plus graves scandales politiques, sinon un des crimes politiques les plus sérieux, qui aient jamais eu lieu en Canada.

Quelques DEPUTES: Honte.

L'hon. M. GUTHRIE: J'entends les exclamations des honorables amis qui ne comprennent pas, et je m'en vais donner une brève explication à la Chambre. La transaction des obus a eu lieu avant que je ne devienne ministre de la Milice, cependant je ne cherche pas à m'en défendre à cause de cela. Je m'y suis assez intéressé pour demander des renseignements à sir Edward Kemp, qui à ce moment était le ministre de la Milice, outre-mer, et aussi à mon honorable ami de Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn, mon prédécesseur dans le ministère, et durant l'administration de qui s'était faite toute cette transaction. Je me suis même donné la peine de m'assurer définitivement de la part du sous-ministre — qui est présent ici ce soir — et du chef du personnel, qui était lui-même intéressé à la question, — de tous les faits que j'ai pu recueillir.

Au cours de l'information aux journaux, dont parle mon honorable ami, qui a eu lieu à une heure du matin, par téléphone, lorsque j'ai dit qu'aucune munition n'avait été achetée depuis l'armistice jusqu'à date, j'ai dit ce qui était la vérité absolue, à moins que les fonctionnaires de mon ministère ne m'avaient pas informé de tous les faits. Cette affirmation était absolument exacte; on n'avait pas acheté pour un dollar de munition. Il est certain qu'on avait fabriqué des munitions dans les arsenaux de l'Etat, mais il n'en avait pas été acheté depuis l'armistice.

Comment cette affaire est-elle survenue? A la déclaration de l'armistice, elle s'est produite soudainement. A l'instar des autres pays alliés, le Canada ignorait que les hostilités se termineraient tout à coup, le 11 novembre. Comme tous les autres pays, nous faisions des préparatifs en prévision du prolongement de la guerre durant encore un an sinon deux années, et nous accumulions d'immenses stocks de matériel de guerre de toute nature — canons, obus, équipements militaires de toutes sortes, effets d'habillements, et le reste, de sorte qu'à l'armistice, nous avions d'immenses quantités de toutes sortes de fournitures de guerre, en France, en Belgique et en Grande-Bretagne, tout comme nous en avions beaucoup au Canada même.

Qu'on me permette de parler d'abord des approvisionnements d'outre-mer. En gens pratiques on se demanda ce que nous ferions de tous ce matériel et de quelle manière nous l'utiliserions. En temps de paix, notre milice ne pourrait les épuiser même pendant des années. Certains fonctionnaires du département m'ont même affirmé qu'il faudrait au delà de deux ou trois générations pour les épuiser. Une forte proportion de ce matériel se détériore au bout d'un certain délai, tels ces obus brisants qui ont tant alarmé le premier ministre, et dont les caisses portaient la mention qu'ils devaient être employés à une date déterminée, sans quoi ils n'avaient plus de valeur.

Que devions-nous faire de cette immense accumulation de matériel de guerre? C'est l'expression technique et appropriée que j'ai employée de temps à autre, dans cette Chambre. Qu'ont fait l'Australie et la Nouvelle-Zélande? Elles ne pourraient utiliser leurs immenses accumulations de matériel de guerre plus que nous ne pourrions nous servir du nôtre. Nous en avons simplement formé une masse que nous avons transportée en entier au gouvernement anglais. Ce dernier en a fait dresser un inventaire et il a consenti à les entreposer, en attendant que nous arrêtions une décision sur leur emploi. Nous savions qu'une certaine partie de ce matériel pourrait servir à notre milice, au Canada même, et le département de la milice canadienne d'outre-mer, qui dirigeait alors si Edward Kemp et le général McBrien, l'un des officiers les plus compétents du pays, et quelques autres qui agissaient au nom du Canada, décidèrent que le meilleur parti à prendre était de retirer de cet immense excédent de matériel ce que nous pourrions utiliser pour les fins de l'instruction militaire au pays. En conséquence, on dressa des listes du matériel, c'est-à-dire des canons, des munitions et des fournitures de guerre susceptibles, de toutes sortes, de servir au Canada. Après qu'on eut préparé ces listes et qu'on les eut soumises au War Office de Londres, ce dernier nous offrit de nous remettre de nouveaux canons, dont il avait alors une énorme quantité, en échange des nôtres qui avaient déjà servi en campagne, et de nous compter ces derniers aux prix d'inventaire. Nous fîmes aussi un choix de munitions destinées à ces pièces. De toutes les divisions de l'art militaire où l'on a fait des progrès rapides, c'est assurément l'artillerie qui tient le premier rang. Les pièces dont on se servait au Canada, au début de la guerre, ont dû être mises

au rancart, au fur et à mesure que la guerre se poursuivait. Il nous fallut avoir de nouveaux canons modernes. Et à leur tour, ces nouvelles pièces exigeaient de nouvelles munitions que jusque-là nos arsenaux du Canada n'avaient pas fabriquées. Il s'agit ici des obus explosifs.

A quoi auraient servi ces canons pour le campement d'obus explosifs de dix-huit livres sans les munitions correspondantes? Nous avons eu ces canons et notre part de la masse, nous en avons tiré une quantité d'obus suffisante pour l'usage de nos troupes aux exercices annuels.

M. VIEN: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Dois-je comprendre qu'il dit qu'on ne fabriquait pas en Canada d'obus explosifs brisants, soit de dix-huit livres ou de plus gros calibre?

L'hon. M. GUTHRIE: Nos arsenaux n'en fabriquaient pas. D'après le surintendant des arsenaux nous n'avions pas les machines nécessaires à cette fabrication. Je crois savoir que certaines fabriques canadiennes de munitions ont manufacturé ces obus, mais je parle des arsenaux de l'Etat. Nous avons retiré la quantité de matériel que nous pourrions raisonnablement utiliser, et j'avoue que pour le simble civil la liste semble être assez longue, mais si l'honorable premier ministre veut consulter le ministre de la Milice, le sous-ministre ou le chef d'état-major, il constatera, qu'étant données les conditions dans lesquelles la guerre moderne se poursuit, nous n'avions au Canada de matériel d'artillerie que pour une seule journée. C'est exactement ce que nous avons — des munitions d'artillerie pour un seul jour. J'ai reçu un mémoire à cet effet du chef d'état-major. Est-ce là un fort approvisionnement de réserve de munitions d'artillerie, si l'on considère les méthodes modernes de guerre. Il y a plusieurs de ces choses dont je ne connais pas le côté technique et par conséquent je dois me laisser guider par ce que me disent les autorités militaires; or ce sont les renseignements que j'ai reçus de source très autorisée.

Nous avons donc fait le choix de ce qui nous revenait ou plutôt de ce que le général McBrien et son état major en Angleterre jugeaient bon d'avoir pour l'entraînement de nos miliciens. Mon collègue, le ministre de la Milice à cette époque (M. Mewburn) et le ministre d'outre-mer (sir Edward Kemp) tombèrent d'accord et il restait alors à savoir comment on en ferait l'expédition au Canada. Juste après la cessation des hostilités, il était impossible de trouver de la place dans les bateaux; puis plus tard lorsqu'on put en trouver, on expédia au fur et à mesure au Canada tout ce matériel de guerre, y compris les fusils, les munitions et toutes sortes de fournitures militaires. Il y avait beaucoup de choses dont nous ne pouvions pas nous servir ici. Qu'a-t-on fait de l'excédent? Nous allions nous trouver embarrassés à moins qu'un autre gouvernement ne voulut le prendre; car on ne pouvait pas s'en servir au Canada. Finalement, le gouvernement britannique consentit à acheter tout ce dont nous n'avions pas besoin. On en fit l'expertise et le ministère de la guerre nous accorda, je crois, trois millions ou à peu près, pour l'excédent de matériel que nous ne voulions pas rapporter. Il s'agissait simplement de sauver ce qu'on pouvait. Que pouvait-on faire de mieux dans la circonstance? N'était-il pas préférable de vendre l'excédent au ministère de la guerre anglais et de ne rapporter au Canada que ce dont nous pouvions nous servir? Certains modèles de canons que nous avons ramenés n'avaient jamais été vus ici auparavant; on peut en dire autant des munitions. Mon honorable ami le premier ministre a déclaré au cours d'un de ses discours qu'il avait appris d'un officier supérieur à Ottawa qu'on ne se servirait jamais d'obus de gros calibre dans les manœuvres ou exercices de tir de l'artillerie. S'il était allé à Petewawa, ou Sarcee, ou au camp Hughes en 1921, quand les troupes s'y trouvaient, il aurait vu qu'on tirait des obus de 18 livres. A Petewawa, l'an dernier, il aurait vu la même chose, et, s'il voulait y aller cette année au moment des manœuvres d'artillerie, il s'apercevrait qu'on tire les mêmes obus qu'il a vus débarquer à Québec en octobre dernier, lesquels obus ont été apportés spécialement pour les exercices de tir de notre artillerie. Qu'aurions nous pu faire de notre excédent de munitions, si nous ne l'avions pas employé de cette façon? Nous avons employé tout ce que nous avons pu; c'était autant d'économisé, car autrement il aurait fallu en faire fabriquer. Tout ce dont nous n'avons pu nous servir dans la milice, nous l'avons vendu au gouvernement britannique pour 3 millions. Nous avions en plus une quantité énorme de matériel ici, au Canada, qui suffisait pour trente ou quarante années de paix. Nous avons la même chose ici qu'en Angleterre; nous avons mis de côté tout ce que nous pouvions garder pour notre milice sans danger de détérioration et nous avons emmagasiné cela dans différents dépôts situés ici et là au Canada. Mais il y avait beaucoup d'articles que nous

n'aurions pas pu utiliser avant longtemps et cela nous l'avons remis à la commission des achats de guerre, qui s'en est débarrassée à meilleur compte possible, soit pour environ sept ou huit millions de piastres.

Voilà l'histoire du prétendu scandale des obus; il n'y a rien de plus. Voilà toute l'histoire de cette expédition d'obus qui a tant excité mon honorable ami le premier ministre pendant l'élection. S'est-il passé quoi que ce soit d'irrégulier? On se chicane à propos d'un mot dans le hansard; peut-être ferais-je bien de donner quelques explications. Depuis quelques années nous entretenions deux arsenaux, l'un à Québec, dont les machines sont destinées à fabriquer certains modèles de balles et d'obus; l'autre à Lindsay, Ontario, où on ne fabrique que des balles; en effet les machines là-bas ne pourraient pas fabriquer autre chose. Donc, tous les obus faites au Canada se fabriquent à Québec; il ne s'en fabrique aucun à Lindsay. Voilà ce que je voulais faire comprendre dans les remarques qu'a relevées le premier ministre, ce soir. Je demandais combien on employait d'ouvriers dans les différents arsenaux et ce qu'on y fabriquait; j'ai ajouté: "Toute les munitions d'artillerie sont fabriquées à Québec". J'aurais du dire: "Toutes les munitions d'artillerie faites au Canada viennent de l'arsenal de Québec, et non de celui de Lindsay." Et, cependant, c'est sur cette vétille que le premier ministre a eu l'audace d'édifier tout son discours ce soir.

On me permettra d'expliquer de nouveau cette question de crédit de démobilisation. Pendant la guerre, aucune de nos dépenses de guerre ne fut portée au compte du ministère de la Milice, il eut été injuste de le faire. Tant que les hostilités actives ont duré toutes ces dépenses ont été portées au compte des crédits de guerre. Toutes les fournitures, provisions, canons, munitions, transports, tout en un mot a été au compte des crédits de guerre, et rien au ministère de la Milice. Nous étions en guerre, nous dépensions de l'argent pour la guerre et des rapports spéciaux de ces dépenses étaient déposés de temps à autre devant la Chambre, rapports qu'on peut encore consulter. A la fin de la guerre, nous avons adopté un crédit spécial nommé crédit de démobilisation. Une loi adoptée par le Parlement décrit ce que doit comprendre la "démobilisation". C'est la loi 9-10 George V, chapitre 33. La loi décrète qu'une somme ne devant pas dépasser 250 millions servira à défrayer les dépenses faites par ou sous l'autorité du Gouverneur en conseil durant l'année terminée le 31 mars 1920 et dans les buts suivants:

(a) la défense et la sécurité du Canada.

(b) la conduite des opérations militaires ou navales au Canada et en dehors du Canada et la démobilisation des forces canadiennes.

(c) le développement du commerce et de l'industrie, et des facilités de transport qui s'y rattachent.

(d) la mise à exécution de toutes mesures jugées nécessaires ou judicieuses par le Gouverneur en conseil par suite de la guerre; et

(e) les paiements effectués ou les dépenses encourues durant l'exercice expirant le trente et unième jour de mars mil neuf cent dix-neuf pour les objets mentionnés dans la loi des crédits de guerre, 1918, et excédant le montant autorisé par ladite loi.

Cette loi fut adoptée pour la première fois en 1919, renouvelée l'année suivante et de nouveau encore l'an dernier. Néanmoins, un homme de l'intelligence et de l'expérience parlementaire du premier ministre tente de faire croire ce soir à la Chambre qu'il ignore ce que c'est que le crédit de démobilisation. La loi est là, que ne la lit-il? Je n'ai pas de doute qu'il a entendu discuter cette question à la Chambre au moins vingt fois pendant la dernière session et depuis qu'elle a été adoptée. Ce crédit de démobilisation a été un sujet constant de discussion. Je crois que mon honorable ami était ici lui-même, en 1919, alors que la loi a été adoptée la première fois. Son ignorance simulée de ce que la démobilisation doit comprendre rend assurément bien pauvre la réponse qu'il a tenté de faire à mon premier argument.

J'ai donné un récit complet du scandale des obus, du point de vue du gouvernement de l'époque. Tous les documents intéressant cette transaction sont au ministère de la Milice. Les documents d'outre-mer sont aujourd'hui au Canada; le ministre d'outremer a quitté son poste peu de temps avant la défaite du gouvernement et tous ses documents se trouvent au ministère. Tous les détails y sont et, si le premier ministre le désire, il peut y fouiller jusqu'au fond. Le ministère se compose du même personnel que lorsque je le dirigeais et on peut avoir de lui tous les renseignements désirés. Si mon honorable ami peut voir quelque chose de louche dans la transaction, quelque chose de risqué, quelque chose de trompeur, qu'il le trouve et en informe la Chambre. Pour ma part, je suis prêt à déclarer qu'à ce sujet, tout ce qui a été fait par le ministre de la Milice a été fait sagement et dans l'intérêt du peuple; et le gouvernement a bien fait de conclure avec le War Office l'arrangement que je viens de

décrire et de ramener ces munitions au Canada, ce qui permettra d'économiser d'autant à l'avenir.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne désire pas prolonger la discussion inutilement parce que je crois que cette question sera étudiée à fond par le comité des comptes publics. Je compte que ce comité examinera les documents dont parle mon honorable ami et qu'ils supporteront cet examen. Quand mon honorable ami emploie le mot "audace" je crois qu'il ferait mieux de penser un peu plus à sa propre conduite. Après avoir entendu l'explication qu'il a donnée au sujet de ces treize ou quatorze charges de navires d'obus déchargés au Canada, la Chambre n'aura pas de difficulté à trouver un qualificatif convenant à ses actes. Quand il nous parle de son courage, je crois qu'il pourrait mettre de côté la piètre excuse qu'il offrait au début en disant que cette question était survenue du temps où son prédécesseur était en fonctions, un honorable député qui était alors absent de la Chambre, mais qui siège ordinairement aux côtés de mon honorable ami. Chaque mot que j'ai lu ce soir est tombé des lèvres de mon honorable ami. Ce n'étaient pas les paroles de son prédécesseur, mais bien ses propres paroles. Il ne s'est pas occupé de la question de déception, question que j'ai soulevée et qui était celle-ci: s'il savait, comme il dit l'avoir su, que le Canada avait droit à ces obus, pourquoi ne l'a-t-il pas dit au Parlement, lors de la dernière session, alors qu'il nous demandait des fonds pour des munitions?

Si notre collègue savait depuis un an que le Canada avait droit à six millions valant d'explosifs, pourquoi n'en a-t-il pas informé le Parlement? Que notre collègue sache que le pays refusera de croire que c'est par pur accident qu'il n'a pas annoncé, l'année dernière, que ces munitions devaient revenir au Canada. Le pays ne le croira pas et l'honorable député ne voudrait pas le croire non plus en pareille circonstance.

Notre marine commerciale a apporté en Canada treize ou quatorze chargements d'explosifs. L'honorable député affirme qu'ils avaient été achetés par son prédécesseur. Il connaissait donc le fait et il n'en a rien dit à la Chambre. Au lieu de cela, il lui a demandé un crédit pour des munitions d'artillerie, affirmant que celles-ci étaient fabriquées en Canada et qu'il avait besoin de cet argent. Tous les obus qu'on a reçus ont été apportés après cette déclaration de l'ancien ministre.

On a dit que les munitions appartenaient au Canada. Il est possible qu'après l'armistice on ait réuni tous les stocks et que le Canada en ait tiré une certaine quantité pour ses besoins. Mais plus tard un règlement de compte intervint en faveur du Canada, d'après une déclaration de l'ex-premier ministre et de son ministre de la Défense. La somme portée au crédit du Canada représentait une partie des sommes dépensées par notre pays, et si je ne me trompe, les obus qui nous ont été expédiés avaient la valeur de ce crédit.

Si ces projectiles étaient restés en Angleterre, le Canada serait plus riche de six millions de piastres.

L'hon. M. GUTHRIE: Comment? Ces approvisionnements nous appartenaient. Comment aurions-nous pu les échanger pour six millions de piastres?

L'hon. MACKENZIE KING: Un règlement financier n'a-t-il pas été conclu en 1921?

L'hon. M. GUTHRIE: L'état financier de 1920 en faisait mention. Ces approvisionnements étaient la propriété du Canada. Nous en avons pris la quantité dont nous avions besoin et vendu le reste au gouvernement anglais pour 3 millions.

L'hon. MACKENZIE KING: Toutes ces munitions pouvaient être gardées par le Canada comme approvisionnements ou portées à son crédit et payables en espèces.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui les aurait achetées?

L'hon. MACKENZIE KING: En balançant les comptes entre le Canada et...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il fallait trouver à les vendre.

L'hon. MACKENZIE KING: Notre collègue nous a dit qu'il a fait venir ces approvisionnements et les a remis à la commission d'achat pour les vendre.

L'hon. M. GUTHRIE: Du tout. Ce sont les approvisionnements restés en Canada qui ont été vendus.

L'hon. MACKENZIE KING: Cela revient au même. En tout cas, je constate que l'honorable membre déclare aujourd'hui que les munitions remises à la commission d'achat faisaient partie des stocks de nos magasins. La commission les a vendues, et il a fait venir ensuite ces munitions d'Angleterre pour les remplacer.

L'hon. M. GUTHRIE: Les approvisionnements qui existaient en Canada et dont

on n'avait pas besoin ont été vendus par la commission d'achat qui a réalisé sept à huit millions de piastres. Les quantités qui nous appartenaient en Angleterre et qui pouvaient nous être utiles ont été rapportées en Canada, et le reste vendu au gouvernement anglais pour trois millions.

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai déjà dit que cette affaire pourrait être examinée plus à fond par un comité spécial. (*Sourires.*) Nos collègues de gauche peuvent sourire, mais l'ancien ministre de la Milice demeure sous l'obligation d'expliquer à la Chambre pourquoi il n'a pas éclairé le Parlement à ce sujet en temps voulu, puisque le Canada était propriétaire de ces munitions et pouvait les réclamer. Il faut qu'il nous explique pourquoi il s'est fait ouvrir un crédit pour acheter des munitions quand le pays, suivant son affirmation, en avait des quantités en Angleterre.

J'ajouterai une observation—et ceci pourrait être décidé séance tenante. La quantité de projectiles explosifs qu'il a fait venir en Canada dépasse de beaucoup les besoins réels de la milice canadienne.

A part le côté discutable de la transaction, ces obus nous coûtent une somme énorme pour leur transport et leur répartition. Ils coûtent en ce moment au pays une forte somme pour l'inspection et l'emmagasinage et j'ose dire qu'on ne les utilisera pas, mais qu'ils seront détruits avant l'heure où on en aura besoin. Mon honorable ami voudra peut-être bien dire maintenant à la Chambre pourquoi il n'a pas parlé de ces munitions auxquelles nous avions droit quand il nous demandait de voter de l'argent pour des munitions et quand il savait qu'après le vote de ses crédits il allait amener des navires chargés de ces munitions.

L'hon. M. GUTHRIE: Lors du vote des crédits pour les munitions, j'ai informé la Chambre qu'une certaine quantité de matériel militaire — qui comprendrait des munitions...

Quelques DEPUTES: Oh, oh.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce que ce n'est pas exact? Une fois j'ai expliqué ce que signifiait l'expression matériel de guerre. Le crédit que j'ai demandé à la Chambre a été complètement expliqué dans le budget de l'an dernier dont j'ai sous les yeux un exemplaire comme il est expliqué dans le budget de cette année. Vous trouverez dans ce budget le détail de chaque genre de munitions pour lesquelles on demandait un crédit exactement comme vous le trouverez pour cette année. Une grande partie de ce matériel ne pouvait pas se fabriquer ici avec notre outillage actuel. Si on m'avait demandé distinctement si l'expression matériel de guerre comprenait des munitions, j'aurais pu répondre oui. J'ai certainement mentionné les canons et je crois en avoir décrit quelques-uns. Quand j'ai présenté les crédits, j'ai donné les détails exacts de ce que nous nous proposions de faire avec l'argent que le Gouvernement nous votait exactement comme c'est indiqué dans le budget d'aujourd'hui.

M. POWER: Me sera-t-il permis de dire respectueusement, monsieur le président, que la discussion à laquelle nous assistons depuis plus d'une heure est hors d'ordre et aurait pu mieux se faire pour un autre crédit, celui de l'artillerie, des armes, etc.

Le crédit que nous discutons en ce moment s'élève à $1,400,000 qui doivent être employés à des exercices annuels et aux manœuvres de la milice. L'an dernier quand la Chambre discutait ce crédit, l'honorable député de Kent, qui est aujourd'hui membre d'une autre Chambre, proposa que le montant en soit réduit à $750,000. A cette époque, un grand nombre de députés qui siègent de ce côté de la Chambre ont appuyé la motion de l'honorable député de Kent demandant une réduction de ce crédit s'élevant à $750,000. Pour être juste envers le gouvernement de l'époque, nous pensions que c'était demander beaucoup à un gouvernement tory de réduire de $750,000 les dépenses militaires, mais aujourd'hui le Gouvernement au pouvoir est appuyé par des députés qui dans la dernière campagne tout au moins quand ils étaient dans l'opposition, ont annoncé qu'ils étaient antimilitaristes. Afin de leur donner ainsi qu'au Gouvernement l'occasion de montrer que le principe qu'ils soutenaient dans l'opposition est le même principe qu'ils défendent quand ils sont au pouvoir, je propose appuyé par mon honorable ami de Laprairie (M. Lanctôt) que ce crédit soit réduit de $1,100,000. Je proposerais bien qu'il soit réduit du montant total s'il ne restait pas quelques comptes en souffrance qu'il faut nécessairement payer et je ne voudrais priver aucun des citoyens du Canada de leur juste recours contre le Gouvernement dans le cas où il leur devrait de l'argent. En proposant cet amendement à la résolution, je voudrais dire que nous sommes opposés à une pareille dépense parce qu'avant tout nous n'avons pas d'argent à dépenser pour cela. Les membres de l'opposition et nos amis les progressistes nous ont répété bien

souvent que le pays est à la veille de la banqueroute. Si c'est vrai, nous n'avons certainement pas les moyens de nous permettre de nous livrer à des dépenses inutiles et les dépenses des camps militaires ou les manœuvres de troupes en ce moment sont à mon avis des dépenses inutiles. Le ministre nous a dit que nous avions réduit la période des exercices de seize jours à neuf jours. Je soutiens respectueusement, monsieur le président, que neuf jours d'exercice ne suffisent pas pour faire un soldat et qu'ils ne peuvent être dans ce but d'aucune utilité. Nous avons entendu dire l'an dernier par des soldats distingués — le député qui représentait alors Skeena (M. Peck); le député qui représentait Edmonton (M. Griesback) et d'autres qui ont occupé un rang élevé dans l'armée qu'il fallait six mois d'entraînement régulier, continu et intensif pour mettre un homme en état de combattre au front. Je prétends que neuf jours d'exercices — un pour aller au camp, un jour en revenir quand le dimanche est consacré aux parades d'église dans toute province qui craint Dieu — veulent dire réellement que nous avons seulement six jours pour apprendre aux hommes à marcher quatre de front.

Cela n'est pas suffisant, à mon sens, et l'intérêt bien entendu du pays exige que nous mettions un terme à ce gaspillage des deniers publics qui consiste à procurer une vacance à des gens qui pourraient utiliser leur temps d'une façon bien plus profitable.

J'ajouterai de plus que, fussent-ils utiles, les exercices militaires ne sont pas du tout nécessaires à l'heure actuelle. Mon honorable ami d'Assiniboine (M. Gould) l'a fait observer, on n'entend plus parler à cette heure que de comptes rendus des conférences de paix et de désarmement et nous avons déboursé des milliers de dollars afin que le Canada fût représenté à la conférence de Washington, l'automne dernier. On n'entend plus parler que de désarmement dans tous les pays de l'univers et les principales puissances ont souscrit à des traités conclus à cette fin. Les honorables membres de la droite l'ont fait observer à maintes reprises en ces dernières années, le Canada ne redoute aucunement une attaque immédiate de la part d'un ennemi quelconque. L'an dernier, le ministre de la Milice de l'époque déclara que le budget de la Milice avait été réduit à sa plus simple expression en tenant compte de la sécurité du pays. A maintes reprises, j'ai posé la question: Sécurité contre quoi et contre qui? De quel côté le Canada est-il susceptible d'être attaqué? Quel est l'ennemi qui serait à la veille d'envahir nos frontières? Le ministre n'a pas été en mesure de répondre à mes questions l'année dernière et je doute fort que le ministre du jour puisse y répondre aujourd'hui.

Il est de notoriété publique que le Canada n'a pas à redouter une invasion de la part de n'importe quel autre pays à l'heure actuelle. Nous ne sommes donc pas dans la nécessité de commencer sans délai l'instruction militaire de nos jeunes gens. De plus, cette formation militaire et la glorification du militarisme constituent une propagande qui, plus que toute autre chose, contribuera à allumer de nouvelles guerres. Je prétends donc, monsieur l'Orateur, que si vous enseignez l'usage des armes à la jeunesse canadienne et si vous faites sans cesse miroiter à ses yeux que la méthode arbitraire de la force constitue le suprême moyen de régler toutes les difficultés, vous inclinerez insensiblement l'esprit de nos jeunes gens à conclure que seul le recours à la force peut faire triompher la vérité et la justice. Pour les trois raisons que je viens d'énumérer, à savoir premièrement parce que nous n'avons pas d'argent; secondement, parce que ces exercices seraient inutiles et, troisièmement, parce que je n'en vois pas la nécessité à l'heure actuelle, je suis obligé, à mon grand regret, de voter en faveur de cette diminution du budget de la Milice. Les collègues qui me connaissent intimement se rendent compte que je suis avant tout un homme de parti. J'ai foi en l'administration des affaires publiques par le système des partis, surtout par le régime libéral. A mon grand regret, toutefois, je suis obligé d'en agir ainsi afin de rester conséquent avec moi-même et d'être fidèle à la doctrine que j'ai préconisée par tout le pays, surtout dans ma circonscription électorale, au cours des dernières élections.

M. le PRESIDENT: La question se pose sur l'amendement que propose M. Power, à savoir que l'item de $1,400,000 relatif aux exercices annuels de la milice soit diminué de $1,100,000. L'amendement est-il adopté?

Mlle MACPHAIL: Monsieur le président, ce feu croisé qui a marqué la lutte à laquelle nous venons d'assister a été fort intéressant. Pour nous, nouveaux venus sur ce champ de bataille, qui avons vu avec quelle ardeur les projectiles étaient lancés et qui entendions pour ainsi dire le sifflement des grenades dans les airs, nous éprouvons la sensation qu'il se produira, certes, quelque chose d'extraordinaire l'un de ces jours. Nous sommes en proie à la

désillusion, toutefois, lorsque nous constatons que les bombes n'éclatent jamais et qu'en réalité rien d'extraordinaire ne se produit.

Jamais à aucune époque plus qu'à l'heure actuelle le peuple canadien n'a réclamé une réduction effective de nature à faire avancer le pays non pas dans la voie de la guerre mais dans la voie de la paix. Le peuple est sincèrement dégoûté de la guerre et des bruits de guerre; il est surtout fatigué de voter des fonds pour les dépenses de guerre. Dès qu'on se rend compte que le chiffre du crédit consacré aux exercices annuels excède de $26,701.66 le total des sommes affectées à l'administration des départements de la Justice, de la Santé publique et du territoire du Yukon, il est évident que le ministère de la Milice est trop exigeant de ce chef. Il est vrai, cela va sans dire, que cette diminution entraîne pour quelques-uns la perte d'un emploi agréable. Quoiqu'il en soit, la terre n'en continuera pas moins à tourner quand même et le Canada continuera à subsister malgré ce retranchement. Pour moi, la seule question que doivent se poser les représentants du peuple canadien—du moins nous sommes censés représenter nos commettants ici—c'est la suivante: qu'est-ce que le peuple désire? Quelle attitude nos commettants désireraient-ils nous voir adopter en l'occurrence? Je suis d'avis qu'ils voudraient voir ce crédit réduit à sa plus simple expression. Voilà pourquoi j'appuierai l'amendement de l'honorable député de Québec-Sud et je suis heureuse de constater que les honorables députés de la droite se montrent si bien disposés ce soir à opérer des retranchements de cette nature.

M. HOEY: Monsieur le président, je voudrais demander à l'honorable ministre par votre entremise, s'il ne serait pas possible de réduire de $400,000 cet item de $1,400,000 pour la raison que la vie coûte maintenant moins cher, que la puissance d'achat du dollar a augmenté et que les difficultés de la vie en général ont diminué, bien que cette diminution soit encore plus apparente que réelle, comme l'a dit mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie). Nous pourrions peut-être faire un compromis de ce genre. Je le suggère parce que—l'honorable ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile le sait—j'ai en ma possession des lettres de certains soldats chez qui la consomption s'est déclarée récemment, mais qui ne sont pas considérés comme pouvant être admis à demander une rémunération. Je crois—et je voudrais savoir aussi ce qu'en pense le comité, de son côté—qu'il vaudrait mieux affecter cet argent au soin des orphelins, des veuves, des soldats devenus invalides au cours de la grande guerre. Il me semble donc, pour les motifs que je viens d'exprimer, qu'il conviendrait de réduire de $400,000 cet item de $1,400,000 et que personne ne souffrirait de cette réduction dans l'intervalle. Il nous importe souverainement d'attendre, pour instruire de nouveaux soldats, que nous ayons pris tout le soin convenable de ceux que la grande guerre a rendus invalides.

M. GOULD: J'ai remarqué avec intérêt la coopération qui existe entre l'ancien ministre et le ministre actuel de la Milice et de la Défense. Ce qui est dit par l'un est confirmé par l'autre. Ainsi, quand il s'est agi des frais de gestion, l'ancien ministre est venu au devant du ministre actuel en déclarant que la liste était complète, qu'elle avait été réduite dans toute la mesure du possible. Il me semble que les membres de la députation devraient demander qui sont les conseillers de l'honorable ministre. Je l'ai fait moi-même à plusieurs reprises, à l'occasion des crédits relatifs aux frais de gestion. Il doit y avoir auprès du Gouvernement et des divers ministères, des particuliers qui conseillent les ministres. Or, il me semble que nous devrions leur faire savoir, à cette époque où il s'agit, pour nous, de protester chaque année contre les dépenses exagérées, que la population du pays, désireuse de voir économiser ses deniers, va se choisir des représentants ou des conseillers au fait de la situation, pour surveiller ces dépenses. Il faut que les conseillers actuels soient aussi prompts à comprendre les désirs du peuple qui fournit l'argent, qu'à faire décider la dépense de cet argent. Ces conseillers se disent—c'est l'idée que j'en ai depuis longtemps—que le Parlement va fournir l'argent et qu'il leur restera à trouver le moyen de le dépenser. Ils ne s'imaginent guère l'état d'âme des électeurs qui, de leurs foyers, surveillent nos mouvements et se demandent si leurs députés vont voter ces immenses sommes d'argent à la simple requête des conseillers des ministres. L'année dernière, je demandais si l'honorable ministre de la Milice avait l'intention de faire disparaître le district militaire numéro 12, situé dans la Saskatchewan. La raison de cette demande, c'était qu'on avait établi ce district pendant la guerre, en prometant qu'il disparaîtrait sitôt la guerre terminée. L'honorable ministre a

répondu qu'on avait décidé de le maintenir, à cause des nombreuses recrues que la Saskatchewan avait fournies, ce qui a beaucoup surpris la population de cette région et m'a surpris moi-même, car on supposait à cette époque que le bolchévisme fleurissait dans ces parages. Nous avons donc raison d'en conclure que l'honorable ministre s'est montré capable de prendre une double attitude. Le district militaire existe encore. A la tribune populaire, j'ai taxé ce ministère d'extravagance. A preuve de la vérité de mes déclarations je veux maintenant citer, au sujet du district militaire numéro 12, certains chiffres qui ne manqueront pas d'édifier la députation ni surtout les électeurs de cette région qui liront, demain, le compte rendu officiel des débats.

J'ai déclaré à la tribune populaire qu'à mon avis, les officiers reçoivent une trop forte quote-part des deniers accordés et j'ai à la main des chiffres qui font voir quelle est cette quote-part. Le district militaire n° 12, celui de la Saskatchewan, comprend:

La 18e batterie d'artillerie canadienne de campagne — 3 officiers, 2 sous-officiers, 19 artilleurs.

La 21e batterie d'artillerie canadienne de campagne — 4 officiers, 7 sous-officiers, 42 artilleurs.

La 44e batterie d'artillerie canadienne de campagne — 4 officiers, 8 sous-officiers, 43 artilleurs.

La 77e batterie d'artillerie canadienne de campagne — 3 officiers, 9 sous-officiers, 85 artilleurs.

La 12e brigade, A.U.C., état-major — 4 officiers, 1 sous-officier; compagnie n° 1 — 2 officiers, 7 sous-officiers; compagnie n° 2 — 6 officiers, 5 sous-officiers, 13 artilleurs; compagnie n° 3 — 5 officiers, 8 sous-officiers, 60 artilleurs.

12e compagnie de signaleurs, corps de signaleurs du Canada — 5 officiers, 11 sous-officiers, 57 signaleurs.

Je puis dire que les autres districts militaires accusent la même proportion, en plusieurs cas, et à mon humble avis, il y a beaucoup trop d'officiers pour ce qu'il y a de soldats. Je crois que j'ai dit l'an dernier que, l'un dans l'autre, on compte un officier pour deux soldats, et l'on nous demande des fonds pour la solde de ces officiers.

La situation économique de ce pays ne justifie pas une telle dépense et le public, que nous représentons ici, nous a fait entendre clairement qu'il ne s'en tiendra plus à la décision de ceux qui conseillent au ministre de solliciter l'ouverture de gros crédits afin de faire face à ces dépenses démesurées. J'ai fait entendre maintes protestations dans cette enceinte et j'espère voir le fruit de mes labeurs et du concours que d'autres m'ont prêté dans la réduction du budget de ce service administratif Je suis bien aise de donner un coup d'épaule au brave représentant de Québec-Sud (M. Power) lorsqu'il demande que ce crédit soit diminué. Vu la présente situation économique du pays et vu le désir et la volonté que le public a manifestés à cause des promesses que nous avons faites d'une extrémité à l'autre du Canada, lorsque nous lui avons demandé de placer sa confiance en nous, j'ai la certitude que l'heure a sonné où le peuple peut exiger, à la première réunion d'une nouvelle législature, que ces dépenses soient réduites. Je me crois donc tenu de voter pour l'adoption de l'amendement.

M. RINFRET: Il est rare qu'on voie le ministère aux prises avec ses propres partisans dans la discussion d'une affaire, et le spectacle est devenu plus intéressant encore lorsque des membres de l'opposition attitrée lui ont prêté leur appui. Cependant, c'est là une situation qu'il y a lieu de prévoir, advenant un changement subit de Gouvernement. Le nouveau ministère a beau s'efforcer de renoncer aux pratiques de l'ancien régime, il peut y avoir des députés de la droite qui pensent qu'il est trop lent et qu'ils réclament des réformes radicales. Je conçois bien dans quelle situation se trouve le ministre. En recevant son portefeuille, il a été mis en présence d'un département déjà constitué, d'un personnel dans l'exercice de ses fonctions et de coutumes établies. Et je dirai à son éloge qu'il s'est aussitôt emparé de la serpe et qu'il a pu annoncer que, cette année, il diminuerait de plus d'un million de dollars le budget de son ministère. L'importance de cette réduction saute aux yeux, si l'on se rappelle qu'il lui faut pourvoir aux augmentations statutaires des appointements, qui ne représentent pas moins d'un demi million de dollars. Pourtant, se souvenant qu'il y a un an à peine nous avons proposé qu'un crédit semblable fût coupé en deux, le ministère ne doit pas s'étonner lorsqu'il constate que même parmi les députés de la gauche, il s'en trouve qui exigent une forte diminution.

Il n'y a pas d'économie que le public prise plus que celle qui peut être effectuée au ministère de la Milice, à moins que ce ne soit au ministère du Service naval. A propos de ce crédit, j'entendais dire cet après-midi que, en somme nous ne dépensons pas plus que nous avons dépensé en 1910, parce que la valeur du dollar canadien a baissé.

Eh bien, nous devons nous rappeler aussi que la situation est différente de ce qu'elle était à cette époque-là. Alors nous étions riches et prospères; nous avions des excédents et nous pouvions dépenser de l'argent pour des œuvres utiles, même lorsqu'elles n'étaient pas de nécessité urgente. Il n'en est plus ainsi. L'an dernier, nous avons dû combler des déficits au montant d'environ deux cent millions de dollars et bien que le Gouvernement ait considérablement réduit la dépense, cette année, je constate à regret que le revenu diminue aussi, et il est possible qu'en fin de compte le bilan de l'année ressemble à celui de l'an dernier. Je déclare donc que nous ne pouvons invoquer, comme argument, que nous ne dépensons pas plus que nous avons déboursé en 1910, parce que la valeur du dollar canadien a baissé. Que penserait-on d'un négociant qui prétendrait que, ayant dépensé quinze mille dollars il y a dix ans, lorsque son commerce était florissant, il est tenu d'en dépenser vingt-cinq mille cette année, quand il est menacé de la banqueroute, simplement parce que le dollar est déprécié.

A mon avis, on ne peut considérer les exercices annuels comme faisant partie essentielle de la besogne ordinaire du ministère. Je sais que nombre de membres de la milice ne voient dans ceux qui ont lieu en été que des parties de plaisir ou des vacances; or, il me semble qu'il ne serait que juste de procurer cette année un peu de repos aux contribuables. Je n'ai point d'idée préconçue, et ne promets rien pour l'avenir; cependant, si l'on ne trouve pas de plus fort argument à faire valoir en faveur du maintien de l'institution dont il s'agit ici, je me verrai obligé de voter pour la réduction du crédit.

M. CARMICHAEL: Avant la dernière élection fédérale, certain journal du pays a prédit que si le parti progressiste ne devait peut-être pas faire la pluie et le beau temps à Ottawa, il serait du moins en mesure de faire marcher les choses. Il me semble qu'il y a déjà pas mal réussi, puisqu'au cours de l'examen du présent budget, il a fait reléguer à l'arrière-plan les vieux sujets de querelle pour ramener la discussion à son véritable objet. Je tiens à faire savoir que je suis en faveur de la motion dont on a saisi le comité et qui tend à réduire de $1,400,000 à la jolie somme de $300,000 le chiffre du présent crédit. $300,000, c'est encore beaucoup pour un objet tel que celui dont il s'agit ici, surtout si l'on considère que par le chapitre 51, page 22 du budget, on ne consacre que $275,000 à la surveillance des grains de semence, des engrais et de la nourriture pour les animaux.

Ayant passé les vacances de Pâques dans ma circonscription, j'ai pu me rendre compte de la situation qui est faite aux cultivateurs ce printemps. Plus d'une banque a fermé ses portes, et les cultivateurs ne peuvent se procurer d'argent pour acheter de quoi ensemencer leurs terres. Nombre de ces derniers sont venus me demander si je ne pourrais pas les aider à se procurer l'argent dont ils ont besoin pour s'acheter des grains de semence, vu qu'ils ne peuvent obtenir d'avances aux banques. Et cependant, les représentants du peuple ne croient pas pouvoir mettre plus de $275,000 à la disposition de l'importante industrie agricole, afin de permettre aux gens de se procurer des grains de semence. Aux yeux du pays, l'agriculture a assurément beaucoup plus d'importance que ces exercices annuels, qui impliquent solde, allocations et frais de subsistance des officiers et autres membres de la milice active pendant la période d'instruction, de même que frais de transport et autres déboursés divers. Si le crédit est réduit à $300,000, les quelques milliers d'hommes qui en profiteront comptent pour peu en comparaison des centaines de mille de ceux qui ont quitté la terre pour aller faire leurs preuves durant la dernière guerre.

M. CHURCH: Si je me fais une juste conception du gouvernement responsable, il est du devoir du ministre de la Milice, du premier ministre et des autres membres du cabinet de défendre ce crédit de $1,400,000 dont ils ont proposé l'adoption au Parlement. En 1920, la Chambre consacrait aux exercices annuels, etc., la somme de $12,500,000, dont on ne dépensa que 10 millions. Les autres $2,500,000 ne furent pas dépensés parce que les bataillons urbains avaient été seuls à faire l'exercice à leur dépôt respectif. Que les députés qui siègent à ma gauche présentent un amendement tel que celui-ci, croyant qu'il vise à l'économie, c'est très bien; mais c'est de l'économie mal entendu d'où il ne peut rien sortir de bon pour le pays.

M. HOEY: Que l'honorable député souffre que je le reprenne: la motion tendant à la réduction du crédit n'a pas été faite par des députés qui siègent à sa gauche.

M. CHURCH: Je suis bien aise que mon honorable ami me reprenne ainsi; cependant, certains membres de son groupe ont signifié leur approbation de l'objet visé par l'amendement.

Monsieur le président, il me semble que pour ce qui concerne les affaires de la milice, nous sommes rendus à une heure décisive. Si le comité décide de réduire le crédit, autant vaudra abolir le ministère de la Milice, ce qui serait un grand malheur non seulement pour les provinces de Québec et d'Ontario, mais pour le pays tout entier .

Je disais donc que si les $2,500,000 restant du crédit de $12,500,000 n'ont pas été dépensés en 1920, c'est qu'on pouvait difficilement, au lendemain de la guerre, organiser les bataillons ruraux sur le pied de paix. Les 10 millions dépensés ont été en majeure partie consacrés à l'instruction des bataillons des grandes villes: Montréal, Toronto, Hamilton, London, Halifax, Winnipeg, Vancouver, etc.; à l'instruction de ce qu'on appelle les bataillons urbains des différents districts militaires du Canada. Avec l'aide du faible montant mis à sa disposition l'année dernière, le ministre a rétabli par tout le pays les camps pour l'instruction militaire des bataillons ruraux. Je me suis rendu au camp de Niagara sur l'invitation de l'officier commandant, et je ne saurais dire trop de bien de l'instruction qu'y recevaient les bataillons; à ma grande surprise, cependant, je constatai que le mécontentement régnait au sein des bataillons ruraux et des bataillons urbains.

Quelques officiers d'un beau bataillon, le 31e de Grey, commandé alors par le colonel Carmichael, membre du gouvernement Drury, excellent soldat et officier, m'a dit que les vétérans étaient dégoûtés de la façon dont le camp était conduit. Les crédits de la milice ont été réduits, ce qui a forcé les officiers à des dépenses personnelles pour continuer les opérations. Quelques-uns de mes concitoyens de Toronto m'ont adressé les mêmes griefs. Les fonds de compagnies ont tous été épuisés durant la guerre. Le 13e bataillon, anciennement sous les ordres de ce vaillant soldat et patriote, mon honorable ami de Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn), a sacrifié plus de $30,000 pour le recrutement de ses hommes pour le front. Bref, les diverses régiments de la milice se sont trouvés, après les hostilités, sans un sou. Je pense que 206 unités ont assisté aux camps du mois de juin, et les officiers qui ont levé ces unités ne sont arrivés aux camps qu'avec 20 ou 25 p. 100 de leur effectif parce que le département de la Milice ne leur avait pas donné suffisamment d'argent.

Je ne blâme personne en particulier, mais, malgré tout ce que l'on a dit et décidé, il nous faut maintenir nos forces défensives. Si l'on doute de la sagesse de cette assertion, qu'il suffise de se rappeler 1812, alors que le général Brock n'a pu convaincre l'ancienne assemblée législative de lui accorder des fonds suffisants pour la défense du pays. Que serait-il advenu du Canada si nous n'avions pas eu de milice à cette époque? Cette assemblée législative a réduit les crédits relatifs aux exercices annuels et à la défense. En conséquence, le général Brock, dit-on, écrivit aux autorités en demandant son rappel. Un débat semblable à celui-ci a eu lieu en 1911, 1912 et 1913, en cette Chambre au sujet des subsides de la milice.

J'oserai dire que plus de 80 p. 100 des membres du premier contingent de Toronto qui sont allés outre-mer appartenaient à la milice, et, n'eût été leur formation militaire, feu sir Sam Hughes n'aurait pu envoyer notre premier contingent de 30,000 hommes au front quelques mois après la déclaration de la guerre. L'importance de l'état de préparation a été prouvée mainte et mainte fois. Même plusieurs experts militaires éminents ont déclaré que si l'empire britannique avait été aussi prêt sur terre qu'il l'était sur mer, nous n'aurions pas eu de guerre.

La milice ne saurait exister sans camps de manœuvres annuelles, et il est incontestable que ces camps ne sont pas ce qu'ils devraient être. L'argent qui leur est affecté est sagement employé, mais si les crédits qui s'y rapportent sont trop diminués, il vaudrait aussi bien jeter l'argent dans l'Ottawa, car les résultats que l'on en retirerait seraient loin d'être suffisants. Je ne crois pas que les habitants de Québec ou d'aucune autre province désirent cette réduction. C'est de l'économie mal comprise, et j'espère que le ministre de la Milice et les autres membres de l'exécutif défendront cet article, vu que le gouvernement responsable, selon moi, les met dans cette nécessité.

On a prétendu que ces camps inculquent un esprit de militarisme. Eh! bien, aux jours sombres qui ont vu la déclaration de la guerre, n'était-il pas encourageant d'avoir parmi nous tant de jeunes gens imbus de l'esprit militaire? Sans cela, nous aurions fait pauvre figure durant le recrutement et les hostilités, et le Canada n'aurait jamais été en état de rendre le service qu'il a rendu à la mère patrie et à la civilisation.

M. HALBERT: Tous les membres, j'en suis sûr, apprécieront ce qu'ont fait durant la guerre et le ministère de la Milice et nos jeunes gens qui sont allés outre-mer. Mais,

aujourd'hui, nous essayons d'oublier les misères de la guerre en faisant revivre les douceurs de la paix. En ma qualité de jeune député, j'ai entendu avec un vif intérêt, il y a une couple de sessions, nos délégués à la conférence de la paix nous dire que la signature du traité de paix mettait fin à jamais à toutes les guerres. Leurs paroles nous ont fait croire que les épées seraient converties en socs de charrues et les lances en serpettes. Quelle joie pour nous le jour où les différends entre nations se règleront au scrutin et par la voie de conférences plutôt que dans le sang et le massacre.

Les conférences de la paix et des désarmements nous ont coûté beaucoup d'argent. Certains se demandent si nous ne pourrions pas réduire considérablement les crédits de la milice durant un an ou deux afin de défrayer ces dépenses. Si nous devons avoir la paix je ne crois pas qu'il soit de bon augure de nous préparer à la guerre.

Je ne m'attends pas à la guerre dans un avenir rapproché, et je ne crois pas que personne en Canada s'y attende non plus. Si nous avons à redouter quelque trouble, alors nos conférences de paix et nos négociations pour une réduction des armements auront été vaines. Je crois que le moment est arrivé de nous employer davantage au rétablissement de la paix, qu'à des préparatifs de guerre. Or, nour appréçions la milice tout autant que plusieurs qui la préconisent si énergiquement ce soir. Mon honorable ami de Toronto-Nord me paraît fort excité à l'idée que si nous ne votons pas ce crédit la milice n'en soit complètement désorganisée et que le Canada n'ait plus de protection. Or, à l'heure actuelle, nous avons un grand nombre d'hommes qui ont été entraînés en Canada, et étant donné la situation financière du pays, nous nous sommes demandés s'il ne serait pas possible de faire quelque économie. C'est pourquoi la députation, des deux côtés de la Chambre parle de réduction.

L'hon. M. MEWBURN: Je suppose que lorsque mon honorable ami parle du grand nombre d'hommes qui ont été entraînés, il fait allusion à ceux qui ont combattu à la guerre.

M. HALBERT: Oui.

L'hon. M. MEWBURN: Mon honorable ami suggère-t-il qu'en cas de trouble — et Dieu veuille qu'il n'y en ait pas — nous appelions ces hommes qui ont enduré quatre années d'enfer et leur demandions de remplir encore une fois ce devoir plutôt que de le demander aux hommes nouvellement entraînés?

M. HALBERT: Nous ne préparons pas la guerre, nous recherchons la paix, et nous dépensons notre argent à cet intention. Nous envoyons nos hommes aux conférences de paix, en vue de préparer la paix. Je puis dire que j'ai aidé à recruter autant d'amis qu'en a recruté mon honorable ami, je ne parle donc pas de ce point de vue. Je respecte la milice; nous en avons besoin en Canada, cependant, c'est le moment où l'économie est nécessaire. Le ministre est-il d'avis que si l'entraînement militaire était retardé cette année, l'efficacité militaire aurait à en souffrir? Pense-t-il à l'économie que nous pourrions faire? Mon honorable ami de Québec-Sud (M. Power), qui s'objecte au militarisme, nous a dit que cet entraînement était de six jours. Eh bien, je ne sache pas que l'absence d'un entraînement de six jours puisse entamer l'efficacité de notre milice canadienne, laquelle est entraînée depuis si longtemps. Je ne crois donc pas que son efficacité en soit diminuée pour avoir manqué cet entraînement annuel, une fois. Cependant j'aimerais à connaître l'opinion du ministre à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: L'objet n'en est pas de continuer l'entraînement de ceux qui sont allés à la guerre, mais d'employer les officiers qui ont eux-mêmes reçu cet entraînement à préparer nos jeunes soldats. Je ne demanderais pas au Parlement de voter un seul sous pour l'exercice de ceux qui ont reçu cet entraînement à la guerre même; je désire procurer à ceux-ci le repos. La suggestion que l'entraînement annuel soit de six jours, ou de neuf dans les villes, ne donne pas une juste impression. Quelques-uns de ces soldats pourraient continuer à être entraînés beaucoup plus longtemps qu'ils ne sont payés pour cet entraînement, l'idée est de maintenir leur efficacité. Le chef du personnel, dans mon ministère, le général McBrien, qui est un homme de jugement et qui a rendu de grands services au pays, ne gagne pas sa vie dans le ministère de la Milice, ainsi qu'on l'a prétendu; il aime son travail, et il a été choisi parmi bien d'autres pour ces fonctions. Il y a dix jours, je lui posais carrément la question: si nous nous dispensions de l'entraînement militaire cette année, quelle en serait la conséquence? Il m'a dit: "l'effet en serait désastreux pour l'organisation d'une milice volontaire en Canada." Voilà ce qu'il m'a répondu. Je ne tiens nullement à dépenser les deniers publics, mais les honorables amis qui par-

lent d'économie doivent se rappeler que nous avons pratiqué certaine économie. J'ose dire que nous avons fait plus d'économie dans ces prévisions budgétaires-ci que n'en a faites n'importe quel autre homme d'affaires en Parlement en ce qui concerne ses dépenses annuelles de l'année écoulée. Depuis la guerre, le ministère a été établi sur une base solide et efficace par des hommes qui ont fait le service outremer. A son arrivée dans un ministère, il est tout naturel qu'un ministre rencontre des difficultés tout comme les autres fonctionnaires. Mais je tiens à faire disparaître une impression qui a été créée; je dois dire que les fonctionnaires du ministère de la Milice m'ont donné toute l'aide voulue. Si les honorables députés connaissaient ceux dont je parle, ils déploreraient certaines choses que l'on dit de ceux-ci. Ce sont des hommes d'expérience pratique dans les choses militaires, quelques-uns d'eux sont de très bons hommes d'affaires. Or, l'objet de cette motion est de se dispenser de l'entraînement militaire annuel, et si elle était adoptée, je m'attendrais à une dégénération générale, sinon à l'entière disparition de l'esprit militaire chez nos jeunes gens...

Quelques DEPUTES: Très bien.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'aime pas à entendre cet applaudissement quatre ans à peine après le jour où nous avons applaudi tant de nos jeunes gens qui ont fait preuve de cet esprit. Nous avons applaudi à l'idée que les jeunes gens du Canada revêtissent l'uniforme afin de nous défendre, nous leurs aînés, et nous avons acclamé bruyamment tous ceux qui se sont enrôlés. Je ne suis pas plus ardent militariste que n'importe lequel de mes collègues en cette Chambre—moins peut-être que certains des orateurs qui ont pris part au présent débat. J'ai toutefois la conviction, à mon titre de Canadien, que j'ai un devoir à remplir non seulement à l'égard de mon pays mais aussi à l'égard de l'empire et du monde civilisé. On me posera peut-être la question: Comment se fait-il que le Canada affecte des crédits au maintien de ses milices quand les autres pays désarment. Je répondrai à mes collègues par une autre question: Nommez donc un seul pays au monde qui n'a pas de milice à l'heure qu'il est et qui ne consacre pas une partie de ses revenus à son maintien? Les autres pays diminuent jusqu'à un certain point les effectifs de leurs armées, mais non pas dans une plus forte proportion que nous le faisons au Canada.

Il ne s'agit pas de savoir quel parti perdra ou gagnera quelques votes de ce chef. Il s'agit simplement d'une question de dépense, en d'autres termes, d'une question qui intéresse toute la population du pays. Avons-nous l'intention, à notre titre de jeune nation, d'éluder les responsabilités que comporte notre élévation au rang des grands pays du monde tandis que nous réclamons tous les privilèges qui y sont attachés? Nous avons réclamé la représentation du pays à la conférence de Gênes et à la conférence du désarmement à Washington; nous avons participé aux réunions de la Société des nations ainsi qu'à la conclusion du traité de Versailles. Or, aujourd'hui qu'il est question de maintenir notre statut de jeune nation, allons-nous éluder nos responsabilités et reculer de 150 ans en arrière pour tomber au rang de simples coloniaux sous la protection de l'empire britannique? Nous avons un rang à soutenir, à notre titre de jeune pays possédant des aspirations. Je dois renoncer, comme d'ailleurs tous mes collègues devraient le faire, à ce qui semblerait un faible avantage pour l'instant, car nous serons jugés dans une large mesure en tant que Dominion par le rôle que nous jouerons à notre titre de jeune pays au sein de la réunion brillante des nations qui constituent l'empire britannique et parmi les autres pays de l'univers. Je pourrais également aborder la question de la marine, si j'en avais le droit, mais je remets la question à plus tard. Nous nous efforçons de fusionner les forces défensives du Canada en un seul département, en vue d'obtenir une plus grande efficacité et de pratiquer l'économie la plus stricte. Si le Parlement, toutefois, décide de refuser des fonds pour l'administration de ces différents services, pour quelle raison irions-nous fusionner ces forces défensives puisqu'elles sont condamnées à disparaître? Personnellement, la question ne me fait ni chaud ni froid. Pour ma part, je n'ai cure que le Parlement refuse de voter un seul dollar pour les exercices annuels. Cependant, si nous rayons cet item du budget ou que nous le réduisons à la plus simple expression, nous disons *ipso facto* aux jeunes gens du pays et aux membres du corps de cadets que nous ne voulons plus qu'ils suivent les exercices militaires. Nous voulons éteindre les aspirations que vous avez de développer votre virilité et vos qualités physiques tout en vous exerçant à l'art militaire. Le débat a été passablement long et vu que nous avons veillé tard hier soir, je suis d'avis que nous ferions mieux de lever la séance

et de méditer sur le sujet. Je propose donc que le comité lève la séance et fasse rapport sur l'état de la question.

M. HOEY: Je remarque que le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Je regrette l'animosité que le débat a soulevé. Nous devrions, en notre qualité de Canadiens, discuter ces item avec calme et de sang-froid. . .

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député qu'il a été proposé que le comité lève la séance. Or, cette motion n'est pas discutable.

(Le crédit est laissé en suspens et il est fait rapport sur l'état de la question.)

(La séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mercredi 26 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

L'ENQUÊTE SUR LES GRAINS

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Relativement à la réponse du ministre du Commerce à la question n° 30, le 5 avril 1922, le Gouvernement se propose-t-il de reconstituer l'ancienne commission d'enquête sur les grains, en changeant le personnel, ou de former une nouvelle commission à des fins identiques ou à peu près, ou pour des fins quelconques? Dans l'affirmative, quand?

2. Le Gouvernement ne sait-il pas que des accusations précises ont été formulées devant la commission d'enquête actuelle pendant qu'elle était munie de fonds pour faire son travail, et que ces accusations compromettaient sérieusement la poursuite du commerce des grains dans l'ouest du Canada?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de négliger ces accusations et de ne faire aucune enquête?

4. Si le Gouvernement n'a pas l'intention de laisser la commission d'enquête faire son travail, ou de lui fournir des fonds pour cela, se propose-t-il de donner des crédits pour laisser terminer le travail que la commission a commencé et pour faire son rapport?

L'hon. M. ROBB (ministre du Commerce):

1. Non, à moins d'une demande légitime dans ce sens-là.

[L'hon. M. Graham.]

2. Le gouvernement précédent n'a pas, apparemment, exigé un rapport de la commission d'enquête sur les grains, bien que celle-ci eût cessé d'exercer ses fonctions plusieurs semaines avant la démission de l'ancien ministère.

3. Répondu sous le n° 2.

4. L'ancienne commission d'enquête sur les grains a dépensé une somme de $46,398.02. Le budget principal renferme un crédit de quarante mille dollars pour la reprise de l'enquête, advenant une demande raisonnable en ce sens-là.

Pour ce qui est de la rédaction d'un rapport, voir la réponse sous le n° 2.

L'ARSENAL DE RIVIÈRE-DU-LOUP

M. GAUVREAU demande:

1. A quelle date le contrat de louage du magasin Rioux, Rivière-du-Loup (Fraserville) comme arsenal n° 2 doit-il expirer?

2. Combien a-t-on payé à M. Rioux pour la location de son magasin comme arsenal?

3. Combien ont coûté, en tout, les réparations que le ministère de la Milice a faites à l'immeuble de M. Rioux pour l'aménager comme arsenal?

4. Ces améliorations et réparations restent-elles propriété du locateur, ou bien du ministère de la Milice?

5. Le bâtiment était-il assuré? Dans l'affirmative, a) pour combien, b) dans quelles compagnies, c) quel agent a fait la transaction, et d) quelle était la prime?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Il expire le 19 mai 1922.

2. A madame Caroline Pelletier-Rioux: 3 années à $75 par mois, $2,700; 5 années à $90 par mois, $5,400, soit en tout, $8,100.

3. $2,286.55.

4. Les améliorations restent et font partie du bâtiment.

5. Pas par l'Etat.

SOUS-AGENCES DES TERRES FÉDÉRALES

M. MacKELVIE demande:

1. Quelles sous-agence des terres fédérales ont été fermées en 1920 et 1921?

2. Pourquoi les a-t-on fermées?

3. Lesquelles des sous-agences fermées ont été rouvertes, et pourquoi les a-t-on rouvertes?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de rouvrir la sous-agence de Golden, Colombie-Anglaise? Dans la négative, pourquoi pas?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur):

1 et 2. Saskatchewan:—Yorkton, insuffisance d'affaires, Weyburn, insuffisance d'affaires; Shaunavon, expiration de l'engagement du sous-agent; Kindersley, insuffisance d'affaires; Ponteix, démission du sous-agent; Turtleford, démission du sous-agent.

Alberta:—Westlock, démission du sous-agent; Whitford, insuffisance d'affaires; Wainwright, insuffisance d'affaires; Fort-Vermillion, démission du sous-agent; Donnelly, démission du sous-agent; Alsask, insuffisance d'affaires; Frog-Lake, insuffisance d'affaires; Hanna, insuffisance d'affaires; Mosside, insuffisance d'affaires; Pine-Creek, insuffisance d'affaires; Saint-Paul-de-Métis, insuffisance d'affaires.

Colombie-Anglaise:—Golden, insuffisance d'affaires.

3. Sous-agences rouvertes et motifs de rouverture.

Alberta:—Donnelly, pour la commodité du public; Saint-Paul-de-Métis, pour accommoder les colons à leur arrivée; Westlock, Turtleford et Fort-Vermillion, pour la commodité du public.

4. Sous-agence de Golden:—On a fermé cette sous-agence à cause de l'insuffisance des affaires. Autant que je sache, c'est pour le même motif qu'on ne se propose pas, pour le moment du moins, d'en rouvrir les portes.

ÉMIGRATION CANADIENNE, DE 1911 À 1921

L'hon. M. MANION demande:

1. Le ministère de l'Immigration tient-il compte du nombre de personnes qui quittent le Canada chaque année?
2. Dans l'affirmative, combien de Canadiens de naissance ont quitté le Canada en chacune des années comprises entre 1911 et 1921?
3. Combien de Canadiens naturalisés ont quitté le Canada en chacune des années susdites?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Non. Il n'en n'a pas été tenu compte à cause de ce qu'il en aurait coûté pour le faire.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LA GRÈVE DE WINNIPEG

M. McMURRAY demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il nommé un sous-ministre de la Justice lors de la grève de Winnipeg?
2. Dans l'affirmative, quel était son nom et quelles fonctions exerçait-il?
3. Qui a été retenu comme procureur pour diriger les procès, et quelle somme lui a-t-on payée à ce titre?
4. D'autres sommes ont-elles été payées relativement aux services juridiques pendant cette grève?
5. Dans l'affirmative, à qui, et combien dans chaque cas?
6. Le gouvernement fédéral a-t-il payé pour la police spéciale et le service de sûreté pendant ladite grève?
7. Dans l'affirmative, combien de policiers et de détectives ont été employés, et combien a-t-on payé à chacun d'eux pour le service?

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. MM. Andrews, Burbridge et Bastedo; J.-B. Coyne, C.R,; Travers Sweatman; I. Pitblado; W.-W. Richardson; S. Goldstein; E.-K. Williams; Charles Russel et Cie. Payé: $150,024.20.
4. Non.
5. Répondu sous le n° 4.
6. Oui.
7. On a employé la McDonald Detective Agency, dont les services ont été payés $12,332.09.

LES BANQUES AUTORISÉES

M. COOTE demande:

1. Combien y avait-il de banques autorisées au Canada en chacune des années 1901, 1911 et 1921?
2. Quel était, en tout, le capital versé de ces banques dans chacune des années susdites?
3. Quel était le total du fonds de réserve de ces banques dans chacune des années susdites?
4. Quel était le total des dépôts d'épargnes dans chacune des années susdites?
5. Quel était le total des comptes courants dans chacune des années susdites?
6. Quel était le plus fort montant des prêts au Canada dans chacune des années susdites?
7. Quel était le plus fort montant des prêts hors du Canada dans chacune des années susdites?
8. Quel était le plus fort montant d'or détenu par ces banques dans chacune des années susdites?
9. Quelle était la valeur totale des immeubles de banque au 31 décembre de chacune des années susdites?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

1. Nombre de banques (le 31 décembre), 1901, 34; 1911, 29; 1921, 18.

2. Capital payé (le 31 décembre), 1901, $67,591,311; 1911, $107,994,604; 1921, $129,317,086.

3. Fonds de réserve (le 31 décembre), 1901, $31,364,708; 1911, $96,868,124; 1921, $128,373,499.

4. Dépôts par le public, payable après avis, à une date fixe au Canada (le 31 décembre), 1901, $233,431,229; 1911, $591,-068,932; 1921, $1,240,807,268.

5. Dépôts par le public, payable à présentation au Canada (le 31 décembre), 1901, $102,309,034; 1911, $335,020,693; 1921, $540,942,522.

6. Montant le plus élevé de prêts au Canada (octobre), 1901, $331,675,202; (décembre), 1911, $850,025,413; (avril), 1921, $1,486,636,165.

7. Montant le plus élevé de prêts à l'extérieur (novembre), 1901, $79,498,362;

(juillet), 1911, $136,879,144; (janvier), 1921, $365,233,732.

8. Montant le plus élevé d'or et autre monnaie (mai), 1901, $11,983,876; (novembre), 1911, $39,032,004; (janvier), 1921, $85,118,010 (non compris l'or dans les réserves centrales d'or).

9. Immeubles des banques (le 31 décembre), 1901, $6,753,172; 1911, $32,557,940; 1921, $69,480,648.

EXPORTATION DE SARDINES

M. GRIMMER demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu une pétition ou un mémoire des résidants de Main-Bay ou autres ports du comté de Charlotte, demandant qu'un prix minimum de $10 par barique soit fixé pour les sardines vendues pour l'exportation pendant la saison actuelle de pêche?

2. Dans l'affirmative, qu'est-ce que le Gouvernement a fait à ce sujet?

3. Si rien n'a été fait, le département se propose-t-il de faire quelque chose à cet effet?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Une requête a été reçue demandant que ce prix minimum soit fixé à toutes fins.

2 et 3. Le département n'a pas le pouvoir de déterminer le prix.

PROVINCES ET REPRÉSENTANTS EN 1877

M. RINFRET demande:

1. Combien de provinces y avait-il au Canada en 1877, et quels étaient leurs noms?

2. Combien de députés fédéraux représentaient ces provinces ou territoires dans l'année susdite?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Sept: Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Manitoba, Colombie-Anglaise et île du Prince-Edouard.

2. Ontario, 88; Québec, 65; Nouvelle-Ecosse, 21; Nouveau-Brunswick, 16; Manitoba, 4; Colombie-Anglaise, 6; île du Prince-Edouard, 6. Total, 206.

PARCOURS DE CHEMINS DE FER EN 1877

M. RINFRET demande:

1. Combien de milles de chemins de fer y avait-il au Canada en l'année 1877?

2. Combien de milles de chemins de fer y a-t-il au Canada à l'heure actuelle?

L'hon. M. ROBB (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le 30 juin 1877, 5,574.25 milles, y compris 25.5 milles de rails en bois.

2. Le 31 décembre 1920, 39,384 milles. Le 31 décembre 1921, 40,041 milles, approximativement.

[L'hon. M. Fielding]

CHAUFFAGE DES BATEAUX-PHARES

M. GAUVREAU demande:

Après l'expérience que le département de la Marine a faite relativement au chauffage des bateaux-phares de l'Ile Rouge, de l'Ile Blanche et de Princess Shoal au bois et au charbon, se propose-t-il de revenir à l'ancien régime d'approvisionnement desdits bateaux-phares au bois de corde, si ce régime est moins coûteux?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Oui.

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Quels sont les noms des syndics nommés en vertu de la loi des faillites, dans le district de Montréal?

2. Quelles sont la date de leur nomination et les fonctions qu'ils exerçaient avant cette nomination?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. BRISTOL:

Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents touchant les réclamations pour dommages subis par les vaisseaux canadiens pendant la guerre du chef de la nation allemande. Aussi copie de l'arrêté en conseil nommant l'honorable sir John D. Hazen pour instruire cette affaire.

Par M. GRIMMER:

Copie de tous mémoires ou pétitions des résidants du comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick, au département de la Marine et des Pêcheries, demandant qu'un prix minimum par barique soit fixé pour les sardines vendues pour l'exportation au cours de la saison actuelle de pêche; et copie de tous documents ou correspondance à ce sujet.

Par M. HANSON:

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondances, conventions, contrats, réclamations, mémoires et autres documents échangés entre le chemin de fer Caraquet and Gulf Shore et le gouvernement du Canada, touchant l'achat de ce chemin de fer.

DISCUSSON D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA CANALISATION DU SAINT-LAURENT.

M. T. L. CHURCH propose la résolution suivante:

La Chambre est d'avis: le gouvernement du Canada devrait accorder une attention prochaine et favorable au rapport de la commission internationale mixte touchant la voie navigable du Saint-Laurent, et prier le gouvernement des Etats-Unis de se joindre au Canada dans une convention internationale pour l'exécution du projet recommandé.

Je n'ai pas à m'excuser de proposer cette résolution que je devais faire lundi. Les trois partis en Chambre seront d'avis, je

crois, qu'elle est assez importante pour que nous y consacrions les délibérations non seulement d'un après-midi, mais de deux après-midi. Ce même sujet est à l'étude au Congrès des Etats-Unis depuis six semaines, et la question que je soumets dans la présente résolution est pour le peuple canadien la plus importante qui se soit présentée depuis la Confédération et depuis la construction des chemins de fer. Non seulement est-elle de grand intérêt pour nous, Canadiens, mais c'est la question économique la plus importante qui soit à l'étude, à l'heure actuelle, sur le continent nord américain. Ce n'est pas et l'on ne devrait pas en faire une question politique; c'est une question d'affaires, une grande question économique, une question de transport, qui intéresse tout Canadien comme tout Américain. Elle devrait donc être traitée non pas du point de vue provincial, local, ou régional, mais du grand point de vue national, comportant le plus grand bien du plus grand nombre. Ce sujet est tellement vaste et compliqué qu'il est presque impossible de faire autrement que de l'effleurer, dans le court espace de temps à ma disposition, cet après-midi. Il a des adeptes dans tous les partis en Canada, tant en Chambre qu'en dehors.

Nous avons trois réseaux de chemins de fer transcontinentaux, et, à ce sujet, nous sommes bien en avant du progrès économique du pays. De fait, nous pourrions probablement, d'ici quelques années, nous tirer très bien d'affaires avec un ou deux de ces réseaux, tandis que l'argent dépensé pour le troisième pourrait être employé à creuser cette voie d'eau jusqu'à la mer. Si nous avions fait cela, nous aurions acquis une valeur de tout repos, et solutionné la question du transport, et du seul point de vue de l'énergie électrique, le creusage du Saint-Laurent nous eût valu plus qu'il n'eût coûté, sans mentionner l'économie de millions de dollars pour le fret, et nous aurions ainsi effectué des économies dans le transport, lesquelles bénéficieraient à tout le pays. Nous aurions ainsi contribué à l'alimentation des réseaux nationaux, du chemin de fer Canadien-Pacifique jusqu'à la tête des lacs, ce qui eût été en grande partie la solution du problème du transport canadien tout aussi bien que du transport américain.

Un examen de notre régime de canaux ne révèle aucunement ce que nous pourrions appeler un programme délibéré, bien élaboré ou bien conséquent. On a dépensé de l'argent pour des canaux qui n'auraient jamais dû être entrepris; tandis que si cet argent avait été employé au creusage du chenal du Saint-Laurent, il en eût résulté un grand avoir national. Le creusage du canal Welland a été plus ou moins exploité au point de vue politique. Ce canal constitue un lien important dans le projet du Saint-Laurent, et il aurait dû être compléter depuis longtemps. En effet, si ce travail eût été poursuivi avec la vigueur qui a caractérisé l'aménagement du pouvoir hydraulique de Chippawa-Queenston, ce canal serait en pleine exploitation aujourd'hui. On nous dit cependant que, d'après l'état actuel des choses, le canal ne sera pas creusé avant 1827, et plus probablement 1937. Jusqu'à ce que le canal Welland soit parachevé, il faudra qu'un chaland chargé de 500,000 boisseaux de blé transporte sa cargaison depuis Port-Arthur à Port-Colborne dans des bateaux de moindre dimension, au prix de quatre cents le boisseau, et il y a ce désavantage que la plupart du blé s'en va plutôt à Buffalo qu'à Montréal. Lorsque le canal Welland aura été ouvert, les navires pourront se rendre directement de Port-Arthur à Montréal au taux d'environ quatre à cinq cents jusqu'à Colborne, et un cent ou deux pour le parcours additionnel, de Port-Colborne à Montréal, sans transbordement dans de plus petits bateaux à Port-Colborne, ainsi qu'il est nécessaire maintenant à Port-Colborne.

Tous les états de l'Ouest—Ohio, Illinois, Indiana, Wisconsin, Michigan, Iowa, Minnesota, les deux Dakotas, Nebraska, Colorado, Montana, Wyoming et Idaho—sont des partisans déclarés de la canalisation du Saint-Laurent. Leurs législatures ont depuis des années voté des crédits destinés à des études hydrographiques et à une campagne de propagande en faveur de cet important projet. Au Canada, les gouvernements d'Ontario et de la Saskatchewan l'ont aussi fortement appuyé. En outre, un millier de chambres de commerce, de boards of trade et d'associations patriotiques des deux pays ont adopté des résolutions dans le même sens. L'opposition au projet se concentre à New-York, dans certaines parties de la province de Québec et à Montréal. Il conviendrait cependant d'observer que les adversaires canadiens de ce projet ne le combattent pas du point de vue économique ou de celui du transport, mais uniquement parce qu'ils sont en faveur de contre-projets. Je n'entends pas décrier ces autres projets, car je pense qu'avant longtemps, nous aurons peut-être besoin non seulement de la route du Saint-Laurent, mais encore de celle de la baie

Georgienne, de la même façon qu'il fut un temps où un seul chemin de fer suffisait aux besoins du transport et que plus tard, le pays se développant, ou construisit un deuxième et même un troisième réseaux de voies ferrées.

A la conférence agricole tenue à Washington, le 23 janvier dernier, le président Harding a prononcé un discours dont il faut tenir compte et au cours duquel il a dit:

J'ai parlé de l'avantage dont l'Europe jouit grâce à son accès à la mer, le moyen le plus économique et le plus sûr offert au transport. A notre propre pays s'offre l'une des occasions les plus attrayantes qui existent de prolonger de plusieurs centaines de milles à l'intérieur les routes océaniques. Le projet de la canalisation du Saint-Laurent, s'il est mis à exécution, mettrait le cœur du continent, avec ses immenses ressources agricoles et industrielles en communication avec toutes les routes océaniques. Rendre possible aux navires océaniques l'accès à tous les ports des Grands lacs serait de nature à stimuler au plus haut pour l'industrie à l'intérieur du continent.

On met en doute la praticabilité de l'entreprise si l'on en compare le coût avec ceux de certains autres ouvrages de génie, on trouve qu'il ne peut être élevé. La désorganisation et le marasme n'empêchent pas les nations de l'Europe centrale de travailler mieux aujourd'hui, à l'extension d'une grande voie fluviale continentale qui, reliant le Rhin au Danube, permettra le transport par voie d'eau à la mer Noire à la mer du Nord, de la Méditerranée à la Baltique.

Si l'Europe peut vaincre les préjugés nationaux et les difficultés d'ordre économiques, les mêmes conditions ne devraient pas constituer un obstacle bien formidable à l'exécution d'un projet moins coûteux et qui laisse prévoir de plus grands avantages pour les peuples de l'Amérique septentrionale. Non seulement il s'en suivrait un réduction considérable des frais de transport, mais du jour au lendemain, de nombreux groupes de la population se trouveraient en contact immédiat avec les marchés de tout l'univers.

Telle est la déclaration du président des Etats-Unis. J'espère, monsieur l'Orateur, que l'honorable chef de la Chambre (M. Mackenzie King) fixera, avant que ce débat prenne fin, un autre jour qui sera consacré à une étude plus approfondie de ce sujet, d'importance telle qu'on ne saurait l'examiner convenablement cet après-midi, vu le peu de temps dont nous pouvons disposer. Il s'agit de la question la plus importante peut-être que ce Parlement aura à résoudre et l'on devrait avoir l'occasion de l'étudier à fond, d'en peser les avantages et les inconvénients—s'il en est—de ce grand projet, ainsi que le rapport de la commission des voies de grande navigation. A propos de cette question, il convient de faire succintement l'histoire du fleuve Saint-Laurent et de dire un mot de ses particularités physiques ainsi que des améliorations artificielles exécutées dans les lacs du Canada depuis 1809. Cet exposé fera ressortir à nos yeux l'importance de cette entreprise et apprécier comme il convient son développement. Le Saint-Laurent a sa source dans le lac Ontario et il verse ses eaux dans le golfe qui porte son nom, mais ce qu'on pourrait appeler sa source primitive se trouve dans la zone de la source de la rivière Saint-Louis, à l'extrémité la plus reculée du lac Supérieur, soit à 1,870 milles du golfe. Le bassin du Saint-Laurent est constitué par une grande vallée transversale d'une superficie de 309,500 milles carrées, s'étendant du golfe Saint-Laurent au centre du continent. La plus grande partie du bassin se trouve au nord de la frontière, vu que tous les principaux tributaires du fleuve coulent aussi dans ce territoire. Le bassin du Saint-Laurent est séparée du bassin de la baie d'Hudson par une ligne de faîte de bas niveau tandis que la démarcation dans le cas du bassin du Mississipi se trouve encore moins accentuée. Ce fleuve est aussi renommé pour les grandes nappes d'eau dues à l'élargissement de ses rives en certains endroits.

On a fait de nombreux levés et nombre de cartes de ce fleuve depuis 1809, et des sommes considérables ont été consacrées au creusement et à l'élargissement de son chenal. Les débuts du chenal maritime du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, remontent à 1825, alors que l'honorable James Young, de Montréal, un patriote ardent, intéressa le gouvernement à la question et de 1836 à 1841, on fit beaucoup de recherches préliminaires, de levés de propagande en vue d'améliorer le chenal.

Ces plans furent examinés par un comité de la Législature du Bas Canada, de 1836 à 1841, et après qu'il eut publié son rapport, les travaux furent commencés, continués et menés à bonne fin par la Commission du port. Les personnages qui ont fait partie tour à tour de cette commission ont fait beaucoup pour améliorer le chenal du Saint-Laurent et le port de Montréal. Ces travaux représentent une dépense considérable; mais, en qualité de commissaire du port de Toronto, j'ai le droit de dire que les dépenses faites pour nos grands ports, tels que Québec, Halifax, St-John, Montréal, Toronto, Vancouver et Victoria, profitent à tout le pays, et on ne doit pas considérer cela comme étant des travaux d'intérêt local, car ces ports contribuent tous au développement des voies navigables et du transport par eau. Les commissaires du port de Montréal à qui le gouvernement du Canada avait confié cette entreprise, se

sont mis résolument à l'œuvre et ont très bien réussi. Ils nommèrent un comité technique qui examina le projet sous toutes ses faces et fit un rapport recommandant de creuser le chenal entre Québec et Montréal. Ce rapport fut adopté par le gouvernement et par la commission du port de Montréal, et c'est en 1851 que les travaux furent commencés dans le vieux chenal. En novembre 1851, le chenal était creusé à une profondeur de six pieds et demi jusqu'au lac Saint-Pierre. En 1853, un vaisseau tirant quatre pieds de plus que la profondeur habituelle alla jusqu'au lac Saint-Pierre. En 1855, on creusa à seize pieds et demi et à dix-huit pieds en 1857. En 1856, les commissaires signalèrent au gouvernement le caractère national de l'entreprise et firent remarquer qu'en réalité les travaux avaient été faits pour le compte du gouvernement et que les dépenses faites devaient profiter au pays tout entier. Les premières opérations de la commission du port de Montréal furent couronnées de succès; on continua de creuser le chenal d'année en année, si bien qu'aujourd'hui, il a une profondeur de 35 pieds et une largeur de 450 pieds. Les commissaires s'occupèrent du chenal de 1851 à 1888, date à laquelle ils cédèrent la place au département fédéral des Travaux publics. Ce dernier s'en occupa jusqu'en 1904, alors que le gouvernement de l'époque transporta le service au département de la Marine et des Pêcheries. Voilà en quelques mots l'histoire du chenal du Saint-Laurent. D'après un rapport déposé sur le bureau de la Chambre le 20 mars 1921, l'ensemble des travaux d'amélioration a coûté jusqu'à ce jour $23,687,000.

Il est impossible d'étudier comme il faut la question sans avoir une idée du territoire situé des deux côtés de la frontière et qui est tributaire de cette voie. Les quatorze états dont j'ai fait mention au début de mes remarques et qui sont situés dans le centre et l'ouest des Etats-Unis sont tous tributaires de cette voie d'eau et sont appelés à en bénéficier, aussi bien au point de vue de la navigation et de la force hydraulique que du point de vue économique. La région canadienne la plus directement intéressée par ce projet comprend toute la province d'Ontario, et les districts du Manitoba et de la Saskatchewan situés au sud de la ligne du National Transcontinental? Des deux côtés de la frontière on trouve une région très industrielle. Du côté canadien, la région est renommée pour son grain, ses bestiaux, ses produits laitiers et forestiers; je parle non seulement de l'Ontario mais des autres provinces. Puis il y a le bois de pulpe, les minerais, houille et cuivre, et toutes sortes de produits manufacturés. Les marchandises transportées sur les lignes de chemin de fer tributaires du canal représentent 37 millions de tonnes par année. Je dois dire que la région américaine tributaire du canal souffre plus, du point de vue des moyens de communication, que la région canadienne; l'engorgement actuel des chemins de fer américains est une preuve du mauvais système qui existe chez nos voisins. Au Canada, nous ne manquons pas de voies ferrées; nous avons trois lignes transcontinentales. En réalité, nous avons beaucoup de lignes qui font double emploi, ce qui est un gaspillage. Mais il nous manque des voies fluviales, et sur ce point notre situation est différente de celle des Etats-Unis.

Qu'on me permette d'exposer en quelques mots comment ce projet, du point de vue de la navigation, intéresse et le Canada et les Etats-Unis. J'énumérerai quelques-uns des aspects de la situation qu'on étudie depuis cinquante ans. La réalisation du projet aura d'abord pour effet d'intensifier la production, du fait qu'elle améliorera les moyens actuels de communication et qu'elle en créera de nouveaux. L'histoire des transports par eau dans le monde entier fait parfaitement comprendre que si l'on améliore un canal ou une voie fluviale il s'en suit une baisse dans les taux, baisse qui accélère la production et favorise la coopération entre le producteur et le consommateur.

Un autre aspect de la question, c'est l'influence que peut avoir un système amélioré de transport par eau sur les transports par voie ferrée. Je m'appuie sur l'autorité de M. Hoover, un des hommes les plus éminents des Etats-Unis, en répétant son opinion que, si des communications convenables par eau sont établies, elles serviront de voies affluentes aux chemins de fer et auront pour effet de réduire et régulariser les tarifs. Je crois que ces importants travaux donneraient tellement de revenus à nos chemins de fer canadiens en banqueroute qu'au bout de quelques années ils deviendraient d'excellentes entreprises. Quant à leur effet sur l'encombrement des chemins de fer, nous avons le témoignage du nouveau premier ministre de la Saskatchewan, l'honorable Charles A. Dunning, disant qu'actuellement on ne cultive pas la superficie qu'on peut cultiver en temps normal et que si l'agriculture prend l'extension voulue, si l'on cultive une plus grande

superficie et qu'on obtienne une récolte normale, il se produira un tel encombrement sur les lignes de chemins de fer dans l'Ouest qu'elles ne pourront pas transporter la récolte. Nous devons donc trouver une voie pour ces transports par eau à travers les grands lacs et le Saint-Laurent, sans transbordement, si nous espérons résoudre ce problème de la congestion des chemins de fer comme aussi le problème des taux de transport à l'est et à l'ouest. Une autre question surgit au point de vue de la navigation et c'est de savoir quelle influence le projet aura sur les taux de transport océaniques et les taux de transport fluviaux? Nous économiserons cinq ou six cents par minot de blé transporté de la tête des grands lacs aux ports de mer. Je ne citerai pas les faits qui prouvent cette prétention et qui ont été soumis à la commission internationale par d'honorables députés de l'Ouest.

Il y a encore le transport des colis des lacs aux ports de mer et des ports de mer aux lacs de transbordement. M. Richardson, de Kingston, expéditeur bien connu ayant des bureaux à Winnipeg, exprime l'opinion que le développement du transport des colis sur les lacs changera du tout au tout les conditions de transport pour les grandes et les petites villes. Les petits navires peuvent remonter le fleuve en partant de Montréal, arrêter à Brockville, Kingston, Hamilton, Cobourg, remonter le canal Welland et aller jusqu'à la tête des lacs en passant par Port-Colborne, Sarnia et Windsor. Les honorables députés seraient surpris de voir de petits caboteurs entrer dans ces ports des lacs et comprendraient, comme je l'ai fait, de quel avantage ils sont pour le public. Ils livrent les colis sans délai, les marchands peuvent avoir leur marchandise le même jour et ils savent exactement à quelle date ils la recevront. Ce projet révolutionnera le transport des colis sur les grands lacs, et cela est suffisamment prouvé par le nombre de bateaux transportant des colis et naviguant aujourd'hui sur les lacs en dépit des difficultés qu'ils ont à surmonter.

Que coûtera relativement la construction et l'exploitation de navires des lacs et de navires océaniques et quels seront les caractéristiques de chacun? Aujourd'hui beaucoup de navires océaniques ne sont pas construits pour le service des lacs et *vice versa*. Beaucoup de navires du vieux modèle connu sous le nom de "whaleback" sont déjà descendus des lacs aux ports de mer chargés de marchandises. Nous avons le témoignage de gens qui ont longtemps navigué sur les lacs et qui disent que les trois quarts des navires océaniques actuels ne tirent pas plus que 25 pieds d'eau et pourraient naviguer jusqu'à la lête des Grands lacs si nous mettons ce projet à exécution. Je ne perdrai pas mon temps à lire leur témoignage car d'autres orateurs me suivront. Grâce aux améliorations en vue, les trois quarts des navires qui traversent le canal de Suez ou celui de Panama pourraient utiliser les grands lacs.

[M. Church.]

Je crois que si ce projet est adopté il aura pour résultat un développement extraordinaire dans la construction maritime sur les lacs et cela fera plus pour résoudre la question du chômage que toute autre chose que je sache. Je crois que nous pouvons construire un excellent modèle de navires océaniques, propres à naviguer sur les lacs. Les navires pourraient alors remonter mille milles dans la Saint-Laurent. Il en est de même sur le fleuve des Amazones où les navires remontent à mille milles.

Quel sera l'effet de la construction, si elle est possible, d'un type de navires utilisables à la fois sur l'océan et les lacs? Cela stimulera l'industrie des chantiers maritimes sur les lacs et ces navires auront des cargaisons suffisante pour les occuper aller et retour. Cela aura la plus grande valeur économique des deux côtés de la frontière. Le fait que cette région consomme beaucoup et qu'on y trouve les plus grandes usines et industries du continent américain suffit pour prouver qu'il y aura suffisamment de fret pour alimenter ces navires allant aux lacs ou à l'océan.

Ceux qui combattent le projet justifient leur opposition par le présence des glaces et des brouillards; mais cela ne nous nuirait pas plus que sur les côtes des Etats-Unis pour une partie de l'année. Le brouillards les plus dangereux sont ceux qui enveloppent le détroit de Belle-Ile et les ports de l'Atlantique. De sorte que l'itinéraire en question n'est pas plus difficultueux que celui du littoral de l'Atlantique. En ce qui concerne le Saint-Laurent, ce fleuve jouit d'un climat favorable pendant cinq à six mois par année.

Il y a d'autres questions qui se rattachent à ce projet, telles que la concurrence que se feront les bateaux des lacs et les navires transatlantiques, la nécessité d'ouvrir les chenaux et d'approfondir les ports intérieurs. A propos de ces derniers, on peut dire que plusieurs ont reçu un développement bien en avant de leurs besoins,

en prévision de l'exécution du projet. Les administrations de Cleveland, Détroit, Toledo et Buffalo ainsi que le gouvernement des Etats-Unis poussent leurs travaux d'améliorations et augmentent leurs dépenses, contrairement à ce que fait le Canada pour l'approfondissement de nos ports intérieurs.

Le gouvernement des Etats-Unis augmente les sommes appliquées aux travaux d'approfondissement des ports maritimes et fluviaux et des voies navigables. On vient de déposer au Congrès un projet de dépenses d'un grand nombre de millions relativement aux ports des lacs.

Toronto consacre 26 millions à l'amélioration de son port. La ville elle-même, représentée par la commission de port, contribue 83 pour 100 des frais. Il ne s'agit pas de travaux d'embellissement, le projet comporte l'érection de docks et autres ouvrages pour favoriser le trafic fluvial dans l'intérêt du pays.

Je n'en dirai pas davantage, en ce qui concerne le côté navigation du projet, excepté pour affirmer qu'il facilitera énormément le transport des céréales à la mer sans subir les inconvénients et les pertes du transbordement à Port-Colborne et à Prescott réduira l'encombrement des voies ferrées et cela empêchera des charges excessives supportées dans le transport en chemin de fer. L'exécution de ce projet déterminerait en Canada une période d'expansion indusrtielle incomparable.

On a mis en avant des contre-projets; mais je n'en dirai rien, car d'autres orateurs prendront la parole après moi. J'ai toujours eu une grande confiance dans le développement du Saint-Laurent comme route commerciale. Plus je l'ai étudiée et plus je me suis convaincu que l'exécution de ces projets apporterait au Canada des pansion industrielle incomporable.

Je veux parler d'une autre conséquence du projet, qui a une importance considérable pour le pays: c'est le développement de l'énergie électrique. La force motrice que le projet doit créer incidemment rapportera au delà du coût des travaux. Ce n'est que depuis une couple de siècles que les découvertes scientifiques ont mis à la disposition du monde la force motrice tirée de la houille, du pétrole, du gaz et des chutes d'eau utilisée sous forme de chaleur, de lumière et d'énergie électrique. On estime à 100,000,000 de chevaux-vapeur la puissance des chutes d'eau de l'univers, et 17,000,000 seulement sont mis en valeur. Le Canada possède environ 20 pour 100 de la puissance hydraulique existant dans le monde entier avec la même proportion mise en valeur.

Les provinces de Québec et d'Ontario ont un intérêt considérable à l'exploitation des chutes d'eau. En Ontario nous n'avons pas de houille. Nous nous approvisionnons dans les Provinces maritimes, dans l'Ouest et aux Etats-Unis. Les Etats-Unis manqueront de charbon dans un siècle d'ici, comme l'a démontré la commission de conservation de ce pays.

La houille a été la première source d'énergie utilisée par l'homme, comme chacun le sait. Ce combustible est réparti un peu partout sur le globe. On ne peut contester que l'approvisionnement en est limité. On en fait du reste un usage rien moins qu'économique. Les sources de pétrole et de gaz naturel sont aussi limitées et les prix en sont élevés.

Il nous reste, comme source d'énergie, la force hydraulique. La nation américaine se rend un compte exact de cette situation. Aussi tous les états de l'Union s'efforcent-ils de mettre en valeur toute la puissance hydraulique qu'ils possèdent dans leurs limites, afin de ménager l'approvisionnement de houille de la nation.

Les municipalités de l'Ontario ont fait aussi beaucoup en ce sens et ont économisé à la province des millions par l'exploitation des chutes d'eau. Les chutes du Niagara ont été pendant longtemps une des plus grandes merveilles naturelles de l'univers, fameuses par l'ampleur de ses proportions, son brouillard éternel et son arc-en-ciel. Mais une ère nouvelle est survenue quand on eut découvert la force des chutes d'eau qui apporta de si grands avantages à la population de l'Ontario et fut le signal d'une expansion industrielle comme on n'en connut jamais de semblable dans l'histoire du Canada.

J'ai ici des vignettes et potographies représentant environ quarante compagnies qui se sont établies dans la région de Niagara à la suite de l'aménagement scientifique des forces hydrauliques. Pour l'éclairage domestique et commercial, le développement de ces forces a économisé à ma ville de Toronto plus de $22,000,000 depuis 1911. Ce livre contient une liste des compagnies manufacturières de ciment, de produits chimiques, de papier, des compagnies électriques et métallurgiques de toute sorte, des fonderies, des compagnies d'automobiles et d'autres occupées à la manufacture de produits dérivés, qui se sont installées dans ce district de Niagara par suite du bon marché de la lumière et de la force motrice. Rendez-vous compte des grandes industries importantes qui ont été créées dans cette région alors que nous n'en avions aucune

avant l'aménagement des chutes. Ce qui s'est produit hier dans la région de Niagara se répétera demain le long du Saint-Laurent si le Parlement a le courage et l'inspiration, comme je l'espère, d'exécuter ces travaux.

Pour résumer les arguments en faveur de cette entreprise, je dirai que ceux qui défendent le projet de ce canal prétendent que non seulement on pourra produire de la force à meilleur compte qui sera vendue facilement, mais qu'elle pourra payer l'ensemble des dépenses d'aménagement. Le canal pourra être retiré à l'immense projet de génération hydraulique sur la côte de l'Atlantique, desservant le territoire compris entre le 39e parallèle, près de Washington, D.C., et le 44e parallèle, 22 milles au nord de Portland, Me, et de là au fleuve Saint-Laurent. Le Saint-Laurent sera aussi relié du côté canadien au grand projet de génération comprenant le système hydraulique d'Ontario et la rivière Ottawa avec une partie de la province de Québec, et permettra aussi l'électrification des chemins de fer de l'Etat, de Québec à Fort-William.

Cette entreprise économisera le charbon. On a calculé que sur cinq tonnes de charbon consumé par une locomotive de chemin de fer, trois sont perdues au point de vue économique et que le système actuel de la locomotive à vapeur est un système ruineux et, la preuve en est donnée dans un rapport qui est présenté à la Chambre aujourd'hui. La construction de ce grand canal dispensera les chemins de fer de transporter des millions de tonnes de charbon et réalisera une énorme économie. Il se créera le long du Saint-Laurent des débouchés pour l'utilisation de la force motrice. On disposera la lumière et d'énergie à bon marché et ce canal deviendra le centre du plus grand développement industriel dans l'histoire du Canada ou du continent nord-américain. De petites villes comme Trois-Rivières, Brockville, Kingston, Cobourg et d'autres localités se développeront énormement et leur population s'accroîtra d'une façon extraordinaire. Non seulement il en sera ainsi, mais de nouveaux centres surgiront comme par enchantement et cette prospérité s'étendra tout le long du canal jusqu'à la tête des grands lacs. La question du chômage se résoudra automatiquement, il y aura abondance de travail pour tout le monde. La route du Saint-Laurent, comme la rivière Niagara aujourd'hui voira l'établissement d'usines importantes de toute sorte comprenant des compagnies de produits chimiques, des fonderies de fer et d'acier, des compagnies de papier, des compagnies d'automobiles, des sociétés de produits dérivés et des usines de production de tous genres. Si le peuple du Canada a seulement le même courage et la même foi que la population d'Ontario a eus dans le développement du district de Niagara, nous serons témoin de la merveilleure exploitation industrielle qu'amènera ce grand projet. Permettez-moi de lire un extrait d'un exposé fait devant la commission de conservation des Etats-Unis par le colonel John Finney, un des plus grands ingénieurs électriciens du continent, dont la réputation est internationale. Voici ce qu'il dit au sujet de cette question.

[M. Church.]

Je crois que la force hydro-électrique du Saint-Laurent a infiniment plus de valeur pour le commerce qu'aucune navigation qui utilisera le fleuve après qu'on l'aura amélioré pour la navigation. Mais très heureusement il n'existe aucun conflit entre les deux projets parce que tout aménagement du Saint-Laurent pour en obtenir de la force motrice servira en même temps aux besoins de la navigation. Il déclara que la valeur de cette force serait suffisante pour payer le coût de toute l'entreprise, navigation et force motrice, et que les tarifs seraient raisonnables. Il n'y a pas de doute qu'il sera possible de vendre toute la force hydraulique disponible du Saint-Laurent aux industries nouvelles. Le colonel Finney a décrit la ligne de distribution de puissance exceptionnelle, la ligne de haute tension destinée à desservir la côte de l'Atlantique, du Maine à la Virginie, qui sera toujours l'usine de l'Amérique, et avec la ligne semblable desservant l'Ontario, Québec et la rivière Ottawa, chaque pays aura une zone de distribution pour la part qui lui reviendra et ce sera une grande renaissance industrielle sur les deux rives du Saint-Laurent.

Je dirai, maintenant, monsieur l'Orateur un mot ou deux du côté financier de l'entreprise parce que les intérêts financiers de Montréal ont présenté quelques objections au projet. Ce sont les mêmes objections qu'on a entendues au début du projet de l'exploitation des forces hydrauliques dans le district de Niagara en 1905. Je me souviens très bien que lorsque feu sir James Whitney et sir Adam Beck lancèrent le projet de l'hydro-électrique qui fournit aujourd'hui l'énergie électrique à 374 municipalités et en ont fait un succès si colossal, que les adversaires du projet qualifièrent les promoteurs d'"anarchistes amateurs".

Le magnifique succès de cette entreprise est connu de tous, et cependant, si les promoteurs s'étaient laissés influencés par le doute et la crainte, et le manque de courage que témoignent un certain nombre de ceux qui s'opposent aujourd'hui à ce grand projet de canalisation, nous n'aurions jamais eu le développement de l'énergie électrique que nous voyons aujourd'hui

dans la province d'Ontario; sans compter que nous n'aurions jamais été en mesure de fournir la force motrice aux usines qui ont fabriqué des munitions dans notre province pendant toute la durée de la dernière guerre. A un moment donné, au cours de ce terrible conflit mondial, sir Henry Drayton, qui était alors président de la commission des chemins de fer pour occuper plus tard le poste de ministre des Finances du Canada et qui est aujourd'hui l'un des députés le plus en vue du Parlement canadien, fit observer que la province d'Ontario fournissait à elle seule un tiers des munitions que les troupes canadiennes utilisaient sur la ligne de feu. N'eût été le développement de l'entreprise de l'Hydro-électrique, la province d'Ontario n'aurait jamais eu la force motrice qui lui a permis de rendre des services aussi signalés à l'empire. Au cours des hostilités, il s'est produit une disette de houille et n'eût été l'appoint de l'énergie électrique développée par la commission Hydro-électrique, dans quelle situation aurions-nous été, placés puisqu'à cette époque la force motrice faisant également défaut? Au cours de la dernière guerre, le manque de force motrice a obligé de nombreuses usines à fermer leurs portes et des centaines d'ouvriers furent jetés sur le pavé sans qu'il y eut de leur faute. Mais si nous possédons la même foi et le même courage que sir James Whitney a témoignés à l'égard de l'entreprise de l'hydro-électrique en 1905, nous travaillerons courageusement à la réalisation du projet en discussion et le coût de l'entreprise sera amplement compensé par les revenus que nous retirerons de l'exploitation des chutes d'eau qui nous fourniront l'énergie électrique. Et à ce propos, je mentionnerai un autre aspect intéressant du problème, si la Chambre veut bien me le permettre. Les compagnies particulières de force hydraulique dans la région du Niagara, qui représentent un capital de $32,000,000, seront acquises prochainement par la ville de Toronto et la commission hydro-électrique. Grâce à cette acquisition, le système de la nationalisation de la force motrice sera en vigueur dans la péninsule de Niagara toute entière du côté canadien sans compter qu'il fera cesser tout double emploi et ses inconvénients.

Toutefois, il arrive que nos hommes publics ne voient pas assez loin. Feu l'honorable Alexander Mackenzie doutait fort du succès de l'entreprise du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il soutenait qu'il serait préférable d'enlever les rails et de les emmagasiner à Port-Arthur plutôt que de prolonger la voie ferrée jusqu'à la côte du Pacifique en risquant une faillite colossale. Permettez-moi de citer les paroles qu'il prononça dans une certaine circonstance:

> Il serait préférable d'empiler les rails à Port-Arthur et de les laisser inutilisés plutôt que de poser deux rubans d'acier rouillé jusqu'à la côte du Pacifique.

De plus, on aurait taxé de folie, en 1874 ou en 1878, l'homme public qui aurait eu la hardiesse de prédire que l'Ouest produirait 335 millions de boisseaux de blé en 1920.

Dans les autres pays, les hommes publics ont fait preuve de grande prévoyance et de courage lorsqu'il s'est agi de décider du sort des projets de cette nature. Pour ne citer que quelques exemples, prenons le creusement du canal de Francfort en Allemagne ainsi que la construction du grand canal qui relie la ville de Manchester à la mer, canal dont la longueur est de 35 milles et la largeur de 450 pieds. En 1880, le commerce de la ville de Manchester était dans le marasme. On y comptait 5,000 maisons vacantes et 200 fabriques dont les cheminées étaient éteintes; la ville était donc plongée dans un marasme absolu. Or, grâce à la construction de ce grand canal maritime, Manchester occupe aujourd'hui le troisième rang parmi les grands ports de l'Angleterre. Liverpool combattit le projet sous prétexte qu'il était de nature à nuire à son commerce et elle décida ensuite de construire les quais qui bordent la Mersey. Ce fut le point de départ de la grande prospérité dont cette ville jouit à l'heure qu'il est. Les habitants de Liverpool l'avouent franchement aujourd'hui, bien qu'ils se soient opposés à l'exécution du projet pendant des années. Certains grands capitalistes de la ville de Montréal voient le présent projet d'un aussi mauvais œil que la ville de Liverpool regardait la construction du canal de Manchester à un moment donné. Je ferai observer en passant que je fais partie de l'association des autorités des ports. Les jalousies de clocher devraient disparaître en face d'une entreprise de cette nature. La ville de Toronto se rendre parfaitement compte que tout ce qui peut contribuer à développer les ports de la province de Québec, des Provinces maritimes et de la côte du Pacifique lui profitera également. Des divergences d'opinions existent peut-être relativement au projet de canalisation du Saint-Laurent; cependant, j'en appelle aux meilleurs sentiments des adversaires du projet, qu'ils n'aillent pas accréditer l'opinion que la ville de Montréal est opposée à la mise à exécution du projet, à l'heure qu'il est.

L'opinion publique s'est modifiée à Montréal depuis trois ou quatre ans. L'un des commissaires du port de Montréal m'a assuré que la commission du port n'est pas du tout opposée à la construction de ce canal et qu'elle n'a jamais adopté de résolution à l'encontre du projet; les commissaires du port, au dire de mon ami, ne sont ni pour ni contre l'entreprise. A l'heure qu'il est, les gros capitalistes montréalais ne s'opposent nullement au creusement du canal; ils se bornent à faire observer que lorsque les navires de l'ouest arriveront dans le port, il sera nécessaire de transférer à bord des océaniques les cargaisons qu'ils amèneront de la tête des Grands lacs pour transporter ces produits outre-mer.

Cet argument me paraît futile, étant donné l'attitude de Montréal à l'époque où l'on a entrepris le creusage du chenal maritime entre cette ville et la ville de Québec. Montréal devait être substitué à Québec comme terminus, et à cela Québec ne fit aucune objection, comme s'il ne se fût pas imaginé que ce changement de terminus lui enlèverait la plus grande partie de son commerce au bénéfice de Montréal. Dans ce cas, le port de Montréal n'est pas plus un port intérieur que Windsor, c'est un port qui s'est développé grâce à des chenaux profonds, aux dépens du Canada. Nous prétendons, aujourd'hui, que le chenal intérieur devrait être prolongé jusqu'à la tête des lacs, dans l'intérêt de la navigation et de la population en général. Montréal s'est opposé au projet devant la commission quand elle a siégé dans cette ville, il a fait valoir encore une fois ses intérêts à l'encontre de ceux du pays en donnant, cependant, d'autres raisons que l'Etat de New-York. Il a prétendu que les navire de grande capacité destinés à circuler entre cette ville et les grands lacs par suite du creusage du Saint-Laurent ne devraient pas descendre plus loin que Montréal, où il leur faudrait transborder leurs cargaisons dans des navires océaniques, et aussi, qu'il ne serait pas avantageux de faire remonter le Saint-Laurent par des océaniques, jusqu'aux lacs. Cela, Montréal peut le prétendre, mais son opinion n'est guère partagée. Quand on a décidé de substituer cette ville, comme terminus de la navigation océanique, à la vieille cité de Québec, elle n'a pas soutenu que celle-ci pourrait en souffrir, elle n'a pas plus de droit de s'opposer maintenant à ce que les océaniques se rendent au delà de ses limites. Il fut un temps où la plus grande profondeur du chenal entre Québec et Montréal n'excédait pas douze pieds, mais à force de creuser, nous avons fini par avoir un chenal de trente-cinq pieds de profondeur et de six cents pieds de largeur, dans le lac Saint-Pierre.

[M. Church.]

Je suis surpris de l'attitude prise par le premier ministre de la province de Québec, M. Taschereau, que je considère très capable et très favorable au progrès. A l'instar de son prédécesseur, il a fait beaucoup de bien à la province de Québec par la construction de bonnes routes, de palais de justice, de bureaux d'enregistrement, de bureaux de titres fonciers et d'autres édifices provinciaux qui, en ce qui concerne la province de Québec, doivent être érigés par le gouvernement de cette province. Je suis d'avis qu'il a fait adopter d'excellentes loi. Je ne saurais l'approuver, cependant, de se placer au point de vue de l'intérêt local et provincial pour apprécier le projet dont il s'agit maintenant. Sa déclaration au sujet de la construction d'une digue et d'une usine électrique du côté américain, est contredite par le rapport de la commission des eaux navigables. L'emplacement de cette digue et de cette usine devra être choisi plus tard par convention. "Il faut que les intérêts de la province de Québec soient protégés", dit-il dans une autre partie de sa déclaration. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas ignorer l'intérêt que représentent, pour la province d'Ontario, les sept cents mille chevaux-vapeur qui appartiennent à cette province. L'Ontario va-t-il sacrifier une partie de cette quantité d'énergie électrique parce que la province de Québec s'oppose à ce qu'il en ait le bénéfice?

Je voudrais mentionner, en résumé, quelques-uns des avantages importants de ce canal et citer certains points du témoignage que j'ai rendu devant la commission des eaux navigables. Je ferai lecture de quelques paragraphes de cette version. Voici le texte du premier paragraphe que je vais lire:

Les avantages de la route du Saint-Laurent.

(1) C'est un des plus grands cours d'eau naturels du monde.

(2) Elle peut être améliorée à moins de frais que d'autres routes; d'ailleurs, ces frais seraient payés par les deux nations appelées à en partager les avantages.

C'est une route qui permettrait une circulation très rapide et par laquelle la durée des voyages se trouverait abrégée.

Les quatre cinquièmes des navires qui circulent dans le canal de Suez ne tirent pas plus de vingt-cinq pieds d'eau. Si nous tenons à une route entièrement située en territoire canadien, nous aurons une route rivale américaine, et les deux manqueront de donner des résultats satisfaisants. Je

crois qu'il nous serait très avantageux de nous unir aux Américains pour l'exécution de ces travaux, destinés à mettre à notre disposition des millions de chevaux-vapeur et à nous épargner, chaque année, des millions de tonnes de charbon. Les mineurs peuvent se mettre en grève, mais le Saint-Laurent, lui, ne se mettra jamais en grève. Ces travaux auront aussi pour effet d'activer le transport-marchandises, la nature ayant destiné ce cours d'eau à communiquer avec l'océan et à fournir une source immense d'énergie électrique pour le développement du commerce canadien. La commission relative aux rivières et ports à Washington ont prouvé, en 1911, la possibilité de ces travaux en se déclarant disposés à creuser le fleuve jusqu'à une profondeur de trente pieds, en vue du privilège d'obtenir ce pouvoir hydraulique.

Tous les ans, quatre millions de chevaux-vapeur d'énergie électrique qu'on pourrait tirer du Saint-Laurent, l'équivalent de huit cent mille dollars de houille, se gaspillent, et la plus belle voie navigable de l'intérieur demeure inutilisée parce que les vaisseaux d'un fort tirant ne peuvent pas franchir une distance de 46 milles pour se rendre aux lacs d'en haut par la voie du fleuve.

Le Saint-Laurent rivalise avec les canaux de Suez et de Panama, par sa grandeur et son importance. Afin d'établir sur un parcours de 2,300 milles un passage ininterrompu en eau profonde, depuis la tête des lacs jusqu'à la mer, il faudrait rendre le fleuve navigable sur une distance de 46 milles. L'entreprise coûterait deux cent cinquante millions de dollars, ainsi que je l'ai déclaré dans ma déposition, mais on constatera par le rapport que la dépense s'élèverait à deux cent soixante-dix millions.

Au Canada, nous avons paralysé le service des voies ferrées en établissant des tarifs élevés, et le transport représente, en moyenne, le cinquième du prix de la marchandise voiturée; la rareté de la houille a aussi paralysé ce service. Le public exige qu'on utilise les voies navigables, des canaux plus profonds et les millions de chevaux-vapeur disponibles, mais inemployés.

Le projet ne rencontre d'adversaires qu'à New-York et à Montréal. Cette dernière s'y oppose pour des motifs d'intérêt régional, plutôt que pour des raisons d'intérêt public. Elle veut s'agrandir. Elle y parviendra aisément grâce à ce canal. Le Canada et les Etats-Unis s'occupent moins de répondre aux aspirations et aux visées de tel ou tel endroit que de satisfaire de la manière la plus économique les exigences de la masse. Montréal n'est pas plus un port de mer que Toronto ou Fort-William. C'est un port de l'intérieur que les chenaux profonds du fleuve ont transformé en port maritime. Ces chenaux, disons-nous, doivent être prolongés jusqu'à la tête des lacs.

Montréal prétend aussi que le projet n'est pas pratique. D'aucuns en disait autant de l'entreprise hydroélectrique et du creusement du canal Welland; néanmoins, des ingénieurs marquants des Etats-Unis et du Canada le déclarent réalisable. Les deux pays sont encerclés parce qu'il leur manque un passage vers l'océan, bien que tous deux produisent les choses nécessaires à la vie en plus grande quantité qu'il n'est nécessaire pour la consommation domestique. Ils n'ont pas de débouché suffisant, et il s'ensuit que beaucoup de produits se gaspillant. Je puis citer comme exemple les fruits et les légumes du district de Niagara qui se sont gâtés tous les automnes, parce qu'il n'y avait de moyens de transport suffisants.

La masse de la force motrice générée appartiendra au Canada. Les uns disent que celui-ci voudra l'accaparer entièrement. Non pas, il produit du blé et d'autres denrées agricoles qu'il vend à l'étranger, et il vendra aussi une partie de cette force motrice. Le Dominion ne monopolisera pas l'énergie tirée du Saint-Laurent.

Il lui faut en même temps un hardi programme de construction navale qui permettra à des vaisseaux canadiens de sillonner l'océan et d'apporter de la marchandise jusqu'à la tête des Grands lacs, en remontant le fleuve.

La nature a ouvert une grande avenue entre les lacs et le golfe Saint-Laurent, à l'est, et une autre qui se rend au golfe du Mexique, au sud, et ces deux voies sont inclinées et favorisent le transport. La tâche devrait être facile pour le Canada et pour la grande nation qui a percé l'isthme de Panama. Si l'Europe avait une pareille chance, elle mènerait l'entreprise à bonne fin et l'améliorerait pendant un millier d'années, ou plus. C'est ce que la Chine a fait il y a plus de trois mille ans.

Nos grandes mers intérieures doivent communiquer avec l'océan, à l'est. Le Mississipi offre aux Etats-Unis un débouché naturel et vers le sud. Je déclare avec autant d'assurance que le Saint-Laurent présente un chenal naturel au Canada et au pays voisin. La nature nous a déjà doté d'une voie navigable, sauf sur une

distance de quarante-six milles où des rapides l'obstruent. En surmontant ces obstacles, nous pourrons naviguer librement jusqu'à la mer.

C'est un devoir national—un devoir pour le Canada—ainsi qu'un devoir international d'utiliser l'énergie hydraulique partout où faire se peut. Qu'on nous procure cet auxiliaire de la houille pour maintenir notre industrie en marche et le pays ne pourra plus être paralysé ni menacé par un individu ou un groupe d'hommes, comme il est paralysé et menacé aujourd'hui.

La voie du Saint-Laurent abrège de quelques centaines de milles la distance entre les ports des lacs et Liverpool, l'Europe septentrionale et la Méditerranée, comme on le verra par les calculs qui suivent. En passant par New-York, il faut franchir 5,767 milles pour se rendre de Chicago à Christiana; par le Saint-Laurent, la distance est de 4,927—une grande différence. Pour atteindre la Méditerranée, le trajet est aussi moins long par le fleuve que par New-York. Et le trajet est aussi moins long pour atteindre l'Italie, la Grèce, la mer Noire et l'Inde, en passant par l'Isthme de Suez. Or, la distance n'est pas tout; cependant, dans ce cas-ci, on économise du temps et de l'argent. L'amélioration de la voie du Saint-Laurent ne dépréciera aucunement des voies navigables considérées par quelques-uns comme des rivales.

Au point de vue du commerce et des travaux d'art, trois choses sont certaines:

1° L'entreprise est réalisable, elle est d'ordre pratique;

2° Elle coûterait moins cher que les autres voies navigables à l'état de projet;

3° La force hydraulique que l'on obtiendrait chaque année représenterait des millions de tonnes de charbon, et pour donner de l'essor au commerce et à l'industrie, on aurait une force électrique de plusieurs millions de chevaux-vapeur.

A mon avis, mieux vaut avoir une seule voie navigable pour le Canada et les Etats-Unis, qu'en établir deux qui se feraient concurrence, et elle peut s'établir à meilleur marché, elle permet d'atteindre plus rapidement les débouchés de l'Europe, elle est plus praticable et plus utile que toutes celles dont on a jusqu'ici conçu le projet. Je considère que l'amélioration de la voie du Saint-Laurent donnera un puissant essor à notre commerce et favorisera dans une mesure correspondante les nations avec lesquelles nous aurons des relations de commerce. Je m'intéresse depuis très longtemps à cette voie navigable; depuis longtemps j'attendais le rapport que nous avons enfin sous les yeux, rapport qui donne des précisions sur le coût de l'entreprise et les avantages qu'on en pourra tirer. Jamais on n'a tiré parti de l'eau qui coule depuis que le monde existe.

[M. Church.]

Les Etats-Unis ont consacré plus de 400 millions de dollars à la construction du canal de Panama; pourtant, au point de vue du commerce de cette nation et de celui de l'univers, les avantages qui découlent de cette entreprise ne sont pas comparables à ceux que le Canada, la république voisine et le monde entier tireraient de l'amélioration de la voie navigable du Saint-Laurent jusqu'à la mer. Un adversaire américain de l'entreprise a dit que le canal doit être construit avec le concours du Canada. Dans une certaine mesure, la voie navigable constitue la frontière naturelle entre les deux pays, ceux-ci ont un même intérêt à ce qu'on l'améliore; elle est assez grande pour suffire à l'un et l'autre. Cette vaste entreprise profiterait aux deux pays qui se trouvent d'ailleurs unis par des relations amicales.

Le Canada a déjà consacré 95 millions à l'amélioration de la voie du Saint-Laurent et 55 aux ouvrages du canal Welland. Il devrait posséder une voie navigable allant jusqu'à la mer; or, le présent projet vise à l'établissement d'une voie maritime à aussi peu de frais que possible. On obtiendra assez de force hydraulique pour défrayer l'entreprise. Cela, personne ne peut le contester, puisque des ingénieurs expérimentés ont fait voir quel parti on pourra en tirer. L'idée que les deux pays possèdent une voie navigable de mille milles de longueur, une voie navigable qui pénètre jusqu'au cœur même d'un continent sans pareil sous le rapport de la production et de la consommation; une voie navigable dans des eaux paisibles qui débouchent sur la mer, et qu'ils ne s'arrangent pas pour la faire aboutir à celle-ci;—cette idée, dis-je, me paraît dénoter un incroyable manque d'initiative, surtout quand on songe que la seule mise en valeur de la force hydraulique suffirait au défrai de l'entreprise.

Pour répondre aux besoins qui se font de plus en plus impérieux en matière de transport, il faut de toute nécessité que l'on utilise et améliore nos voies navigables et qu'on vienne en aide au service du transport par eau; il n'existe pas d'autre moyen de le faire. Dans le principe, les voies navigables sont censées servir aux objets du commerce, et nulle dépense de deniers pu-

blics n'est justifiable si elle ne tend à une fin semblable.

L'expérience que j'ai acquise au cours des vingt années que j'ai fait partie de la commission du port de Toronto me permet d'affirmer que 80 pour 100 des transatlantiques actuels pourront atteindre les lacs d'en haut le jour où l'on aura établi la voie du Saint-Laurent et creusé le nouveau canal Welland, et que plus de 96 pour 100 pourront pénétrer dans les eaux du lac Erié. Pour atteindre l'Atlantique, il faut choisir la voie navigable qui offre le plus d'avantages.

Ayant assisté à plusieurs conventions des commissaires des ports du monde entier, il m'a été donné de prêter l'oreille à certains des arguments qu'on fait valoir contre le projet. Ces arguments sont plus fantaisistes que réels et sont inspirés par l'esprit de clocher plutôt que par le souci de l'intérêt national. Examinons donc la question au point de vue national en écartant l'étroit esprit de clocher; c'est le meilleur moyen d'avancer l'intérêt du plus grand nombre. J'ai mis par écrit quelques-uns de ces arguments; je vais les donner ici avec la réponse qu'il convient d'y faire:

1) Au point de vue économique, l'entreprise échouerait complètement et entraînerait un véritable gaspillage de deniers publics. Réponse: La mise en valeur de la force hydraulique suffira à solder complètement les frais de l'entreprise.

2) Le coût en serait prohibitif. Réponse: Le contraire est établi dans les rapports relatifs à la voie navigable en eau profonde.

3) Les brouillards et les glaces rendent la voie du Saint-Laurent trop hasardeuse. Elle est parfaitement sûre six ou sept mois de l'année. Réponse: Les brouillards et les glaces ne gênent pas moins le service des bâtiments sur l'Atlantique.

4) Les transatlantiques ne peuvent évoluer dans une voie étroite ni souffrir les retards qu'occasionnerait le passage des écluses: Réponse: Cette objection est dénuée de fondement dit le rapport.

5) Les navires n'auront pas de cargaisons à transporter à leur retour, et on ne peut pas donner d'essor au trafic qui ne se fait que dans un seul sens. Réponse: L'Ouest a une grande puissance de consommation.

6) On a pour objectif de permettre au Canada d'avoir la haute main sur le commerce d'exportation des grains. Réponse: Tel n'est pas le cas.

7) L'entreprise est destinée à détruire la concurrence des petits canaux. Réponse: Elle donnerait l'essor à un autre genre de commerce et alimenterait ces petits canaux.

8) L'énergie est inutile. Réponse: Le besoin s'en fera bientôt impérieusement sentir au Canada et surtout aux Etats-Unis.

9) Elle exposerait les Etats-Unis au danger d'une invasion par l'Angleterre. Réponse: Depuis six cents ans, la flotte britannique défend et protège la civilisation. Elle l'a sauvée et lui a assuré la liberté sous le règne de Philippe d'Espagne, de Louis XIV, de Napoléon et du Kaiser. Sans la flotte anglaise, de 1914 à 1918, nous aurions subi les horreurs de la guerre allemande sur notre propre sol, à Montréal, Québec, Toronto, Boston, New-York et Chicago. Elle a été le salut des rives américaines. Les Grands lacs ne courent aucun danger d'invasion. L'espoir de la paix mondiale réside dans l'amitié qui existe entre l'Angleterre et les Etats-Unis.

Nous parlons de désarmement. Les Grands lacs sont un exemple frapppant de ce que peuvent faire deux nations à cet égard. Est-il rien de plus significatif de l'esprit qui a animé la conférence du désarmement que le simple fait que du Saint-Laurent à la tête des Grands lacs on ne voit pas aujourd'hui un seul navire de guerre ni aucun fort? Cela montre que deux peuples, nourrissant les mêmes aspirations, peuvent vivre côte à côte dans des relations amicales sans maintenir aucun ouvrage de défense.

Avant de terminer, je désire lire trois ou quatre paragraphes du rapport que nous examinons de la commission mixte internationale des voies d'eau navigables nommée par les deux gouvernements. Cette commission a reçu certaines instructions et elle a soumis des réponses à neuf questions qui lui ont été posées. Je ne citerai pas ces questions, laissant cette tâche à quelque autre membre. Les questions, comme les réponses, se passent de commentaires. Après avoir étudié le sujet à tous les points de vue économiques et entendu de nombreux témoins, la commission a maintenant préparé un rapport fortement favorable à l'entreprise projetée, tant au point de vue de l'énergie, de la navigation que des finances. Le rapport déclare que l'analyse présentée à la commission prouve clairement que les deux pays, comme on l'a constaté à l'enquête, étaient distinctement en faveur des travaux d'amélioration du Saint-Laurent. Il y a deux ou trois passages que je désire porter à votre connaissance:

L'opposition aux travaux d'amélioration projetés s'est centralisée en grande partie dans

l'état de New-York, mais elle eu également l'appui de représentants de diverses institutions publiques de la Nouvelle-Angleterre et de quelques états de la côte de l'Atlantique au sud de New-York, aussi bien que dans la ville de Montréal.

Mais les quelques Canadiens qui se sont opposés au projet l'on fait parce qu'ils favorisaient une route rivale. Plus loin (p. 156), le rapport dit:

La commission est portée à croire que la route du Saint-Laurent procurera des tarifs de transport plus économiques que par les autres voies situées entre les points du territoire économiquement tributaires du Saint-Laurent et des pays étrangers.

Voici comment le rapport parle de la question de temps (p. 161):

La commission est d'avis que les pertes de temps dues aux retards des écluses et du ralentissement de vitesse sur les canaux et dans les chenaux des rivières ne seraient pas un obstacle sérieux à l'emploi de la route projetée.

A la page 166, le rapport dit que rien, dans les dispositions, ne donne à entendre que les transatlantiques ne pourraient pas naviguer en toute sécurité dans les eaux du Saint-Laurent. Plus loin, il ajoute:

De la façon que l'on s'est exprimé, il est clair aux yeux de la commission que, dans l'idée des deux gouvernements, les améliorations projetées du haut Saint-Laurent devaient surtout servir aux intérêts de la navigation et du commerce et, incidemment, à ceux de l'énergie hydraulique.

En réponse à l'objection de M. Taschereau et autres qui prétendent que ce sont des capitalistes américains intéressés aux pouvoirs hydrauliques qui ont amorcé cette affaire, la commission répond:

La commission est convaincue que ces assertions ne sont nullement fondées.

En réalité, comme je l'ai fait remarquer, le public porte surtout son attention sur l'amélioration générale que ce projet procurerait au transport, à la navigation, à l'énergie hydraulique et sur les avantages économiques du Canada.

Voici la question la plus importante que le Parlement est appelé à traiter, et je prie les honorables députés de tous les groupes de la considérer dans un esprit large. Ne nous arrêtons pas à nous demander ce qui est bon pour Montréal, Québec ou Toronto, ou toute autre ville. Songeons d'abord à l'intérêt national, afin que nous puissions remédier aux tarifs élevés des marchandises et résoudre le problème du transport.

Je soutiens qu'il faut faire quelque chose, et pour diverses raisons: afin de mettre en valeur nos pouvoirs hydrauliques et d'améliorer notre trafic; de résoudre le problème du chômage; de développer l'intérieur du pays, et tout particulièrement ce vaste territoire de l'Ouest, qui souffre tant à l'heure actuelle; et, enfin, de faire du Canada un pays "plus propice à nos héros—de la guerre". Au point où en sont les choses, un grand nombre de nos soldats sont sans travail aujourd'hui dans plusieurs des grands centres de la population; ils se promènent dans ces grands centres cherchant du secours. Ce canal solutionnerait la question du chômage mieux que ne le pourrait faire aucun autre moyen, et je prie le premier ministre de faire aussitôt quelque démarche à cette fin. On a trouvé cette question assez importante aux Etats-Unis pour justifier une délibération de six semaines dans les deux chambres du parlement américain et dans leurs comités. Les législateurs se sont trop longtemps renvoyés la balle, et je crois qu'il est temps que le Parlement agisse de manière pratique. On a discuté de nombreuses questions de moindre intérêt en Chambre. Ainsi, lundi après-midi et lundi soir, nous discutions une question académique, laquelle tout importante qu'elle fût, n'était que de faible intérêt pour le peuple canadien, en comparaison de celle qui est en ce moment à l'étude. Ce débat, lundi, était sans doute intéressant du point de vue académique, mais cette question-ci dépasse en importance toutes celles que nous avons discutées jusqu'à présent. J'insisterais donc pour que le Gouvernement, le chef de l'opposition officielle (M. Meighen), les progressistes, et tous les partis s'entendent afin que tous ceux qui désirent exprimer en Chambre, leur opinion à ce sujet, en ait tout l'avantage voulu. Car, je le répète, cette question est la plus importante que le Parlement aura à régler, l'une des plus importantes depuis la Confédération. En terminant, monsieur l'Orateur, je désire vous remercier ainsi que mes honorables amis pour votre courtoisie en m'écoutant et pour l'attention que vous m'avez accordée. Comme je l'ai dit, je ne pouvais guère qu'effleurer ce grand problème si compliqué, dans le court intervalle à ma disposition. J'ai cependant traité les points les plus saillants, ceux qui concernent l'économie, le transport, la navigation, l'énergie et la lumière, le chômage, la construction de navires, les taux et péages, et les aspects financiers de cette grande question.

M. FERNAND RINFRET: Je ne comptais pas prendre sitôt part à ce débat, mais s'il y a lieu de féliciter mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette

question de toute première importance; et, par la même occasion d'exposer sans retard l'autre côté de la question. Mon honorable ami nous a présenté son propre point de vue dans un discours très habile, quoique peu compréhensif et, bien que je n'aie pas l'intention de le suivre pas à pas, j'essaierai de donner une idée générale des raisons qui militent en faveur du point de vue que combat l'honorable député. Je désirerais rappeler aussi à la Chambre quelques-unes des excellentes raisons qui ont été avancées, pour engager le Gouvernement à se montrer très prudent, à n'aborder toute cette question qu'avec précaution, et, de fait, à s'abstenir, complètement pour le moment. Si le débit du Saint-Laurent était aussi abondant et agité que le flot de paroles de mon honorable ami (M. Church), nous pourrions courir notre chance, mais, à mon sens, le Saint-Laurent est un bien national trop précieux pour que nous entreprenions à la légère et sans motifs sérieux, soit de modifier sa navigabilité, soit de nous associer à un autre pays en vue de son exploitation, ou encore d'hypothéquer nos titres à sa propriété.

On a fait remarquer, et très justement, que le creusage du fleuve Saint-Laurent, qui permettrait aux navires océaniques d'atteindre les Grands lacs n'est plus un simple problème d'ingénieur. Je reconnais, monsieur l'Orateur, qu'avec de l'argent les ingénieurs peuvent nous donner un chenal de vingt-cinq pieds et même trente pieds, depuis Montréal jusqu'aux Grands lacs. Mais il ne s'agit pas de cela. Cette question a aussi son aspect financier, son côté international. Le Canada peut-il assumer sa part des frais de l'entreprise? C'est un aspect de la question. De plus, les résultats espérés justifieraient-ils cette dépense? Autre aspect. Mais, à mon avis, il faut surtout considérer ceci: est-il à désirer que nous nous associions avec les Etats-Unis pour un tel objet?

La question de la dépense est loin d'être tirée au clair. Nous n'avons aucune donnée certaine quant au coût de cette entreprise. Il a été dit qu'une voie navigable de vingt-cinq pieds pourrait être établie moyennant 250 millions de dollars. Mais l'on a aussi fait remarquer que cette estimation ne couvre pas le creusage des ports, ni le creusage des chenaux des Grands lacs, ou des rivières qui les relient. A ce propos, il est inutile que je rappelle à la Chambre que, chaque fois que l'on propose en Parlement une entreprise de ce genre, le prix estimatif reste toujours en deçà de la dépense effective.

Mais mon but cet après-midi n'est pas tant de combattre ce projet que d'établir l'insuffisance de notre documentation à son sujet. Il nous faudrait plus de lumières. Quant au prix de revient, je pourrais référer les honorables députés au rapport de la commission internationale mixte sur cette route fluviale du Saint-Laurent, rapport distribué, au commencement de la session, et d'après lequel il serait assez difficile de fixer d'avance le chiffre de la dépense. Du sommaire des conclusions de ce rapport, page 178, j'extrais le paragraphe suivant:

> Toute cette question du partage de la dépense a été une source de beaucoup de préoccupation pour la commission.

Puis-je faire observer ici, que pour nous elle devrait être une source d'encore plus de préoccupation?

> Si la région qui profitera de ces travaux était comprise dans le territoire d'un seul pays, la question financière de leur exécution serait relativement simple; mais, telle que la question se présente, la situation se complique non pas seulement du fait que deux pays voisins coopèrent à l'œuvre, mais encore du fait que ces deux pays voisins ont des populations inégales, sont inégalement riches et inégalement en mesure de tirer parti de cette route fluviale. Telle est la situation présente, mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il en sera toujours ainsi.

A la même page, on revient sur cette question de la dépense. Je cite:

> On peut objecter que la proposition de répartir la dépense au prorata des avantages que chaque pays retirerait de l'amélioration serait difficilement réalisable tant que l'entreprise n'aurait pas été parachevée et exploitée durant le nombre d'années requis pour permettre des précisions à cet égard:

Et encore, dans cette même page, les commissaires déclarent:

> Autrement dit, il faudrait taxer chaque pays pour sa part de la dépense totale des travaux nécessaires à la navigation, y compris le coût du canal maritime de Welland, proportionnellement à la quantité des marchandises à provenance ou à destination de ce pays transportées par cette voie. Il faudrait refaire périodiquement le calcul de la part que chacun des deux pays devrait acquitter.

Monsieur l'Orateur, ces extraits du rapport de la commission suffisent à démontrer qu'on ne dispose pas de données précises, quant au coût de cette entreprise pour le Canada. Ils établissent clairement que nous serions entièrement à la merci de nos puissants voisins du sud, quant à la proportion qui nous serait attribuée du coût de cet ouvrage.

L'estimation à 250 millions de dollars comme prix de revient de cette voie fluviale est certainement de beaucoup inférieure à la réalité. Mais même si nous

acceptons comme exacte et si nous assumons que nous serons appelés à verser la moitié de ce montant, il me semble bien que étant donné l'état actuel de nos finances, il serait tout à fait inconsidéré de notre part d'augmenter nos obligations dans cette mesure.

Il s'agirait d'améliorer le cours du Saint-Laurent; mais on est en droit de soupçonner que ce n'est là qu'un prétexte et que les promoteurs de cette entreprise ont surtout en vue la production de force hydraulique.

Mais, en condamnant ce projet, en thèse générale, monsieur l'Orateur, je ne me fais pas l'interprète de groupes de population urbaine indifférents à ces questions. Je me borne plutôt à résumer les vues exprimées par des hommes dont l'opinion fait autorité et commande le respect. D'après eux, il ne serait pas du tout évident que la navigation doit être le moindrement facilitée par l'exécution de ce projet, du moins eu égard à la dépense qu'elle entraînerait. Vous le savez parfaitement, monsieur l'Orateur, les navires de haute mer ne peuvent soutenir la concurrence des vaisseaux des lacs, parce que ces derniers vaisseaux peuvent, à égalité de tirant, transporter trois fois plus de cargaison. En outre, les navires de haute-mer doivent être construits plus solidement et coûtent par tonne trois fois plus que les navires des lacs.

On ne saurait donc prétendre qu'un navire de haute mer pourra remonter le fleuve jusqu'à nos ports intérieurs et faire concurrence à nos navires des lacs. Du moins, c'est fort douteux.

En dépit de l'opinion favorable d'experts touchant la possibilité d'une voie fluviale en eau profonde et grâce à laquelle les navires des lacs pourraient atteindre Montréal, il me paraît raisonnable d'affirmer que ces améliorations ne permettraient nullement aux navires de haute mer de remonter avantageusement jusqu'à la tête des Grands lacs. Autrement dit, la vérité au sujet de cette navigation fluviale depuis l'Ouest central jusqu'à l'océan, c'est qu'elle exigerait l'emploi de deux et peut-être de trois sortes de navires. Il faudrait d'abord le navire des Lacs proprement dit, de construction légère et peu dispendieuse, adapté exclusivement au transport des marchandises; il faudrait, en second lieu, des barges pour traverser la région reliant les lacs aux ports de mer; et, enfin, il faudrait de grands et coûteux navires de haute mer, à équipages nombreux, bâtis solidement, fortement assurés, qui transporteraient la cargaison jusqu'à destination.

[M. Rinfret.]

Mais, monsieur l'Orateur, nous soupçonnons fortement, je le répète, que la partie qui a trait à la navigation, dans ce projet, n'est qu'accessoire, que le projet de développement de l'énergie hydraulique a été le motif déterminant dans l'esprit des promoteurs. A l'appui de cette affirmation, je cite le New York Times. On ne manquera pas de prétendre que, par rapport à ce projet, New-York est à peu près dans la même situation que Montréal. Mais, je le répète, je me borne à exposer à la Chambre notre côté de la question. Le New York Times s'exprime ainsi:

> D'après notre constitution, les terrains submergés situés le long de la vallée du Saint-Laurent sont la propriété des habitants de l'Etat de New-York. Personne n'a encore indiqué comment on dédommagerait ces propriétaires advenant le cas où leur terrain serait exproprié. Et, d'après la loi fédérale, on ne peut exproprier que pour des fins de navigation. De là le camouflage du soi-disant avantage que cela doit procurer à la navigation.

Quant à nous, on a déclaré que nous étions loin d'utiliser actuellement tous les pouvoirs hydrauliques que nous possédons, et que si ce projet devait procurer aux Etats-Unis une force hydraulique considérable dont ils ont besoin, cela reviendrait à dire que les Etats-Unis puiseraient à même nos ressources pour avoir cette force hydraulique et que nous ferions le sacrifice de nos droits sans bénéficier en retour d'aucun avantage. Mais la principale objection, monsieur l'Orateur, est que ce projet nous forcerait à coopérer avec un très puissant voisin, un voisin qui exigerait l'observance stricte de la lettre comme de l'esprit de tout contrat et cela donnerait lieu à d'innombrables conflits dans l'avenir. Nous savons que nous vivons en paix avec les Etats-Unis depuis très longtemps; mais nous savons aussi que chaque fois qu'un différend s'est élevé, il nous a fallu acheter la paix, et parfois très cher, en sacrifiant nos droits. Ai-je besoin de rappeler à la Chambre que lors du litige relatif à la frontière du Maine, le Canada n'a eu la paix qu'en sacrifiant une partie du territoire qui aurait dû faire partie de la province de Québec et qui forme aujourd'hui une région excessivement riche et prospère des Etats-Unis. Je n'ai pas besoin non plus de rappeler que lorsqu'il s'est agi de discuter la question de la frontière de l'Alaska, il nous a fallu encore une fois acheter la paix en sacrifiant ce que nous jugions être notre propre bien dans cette région.

L'autre jour, le député de Westmount-Saint-Henri (M. Mercier) a signalé à la

Chambre une dépêche, suivant laquelle les représentants américains seraient déjà en pourparlers à ce sujet avec l'ambassade britannique à Washington. En réalité, je ne crois pas que pareils pourparlers aient eu lieu; mais je ne pense pas être loin de la vérité en disant que si l'ambassade britannique s'y était montrée disposée, les Américains auraient été trop heureux de régler l'affaire sans nous. Dans tous les cas, s'il faut en juger d'après les articles de la presse américaine, relatifs à ce projet, on peut être sûr que cette coopération offrirait pour nous de graves dangers. Je ne veux pas faire de trop longues citations. Je comprends qu'aujourd'hui, mercredi, la séance doit être levée à six heures et il est juste que je laisse à mes collègues le temps d'exposer aussi leurs vues. Néanmoins, il y a certaines déclarations à ce sujet que je voudrais voir reproduites dans notre Compte rendu des débats. D'abord un extrait du rapport de la commission de l'Etat de New-York qui est ainsi conçu:

Depuis deux cents ans, les deux nations ont vécu en parfaite harmonie et aucun homme sérieux n'oserait proposer que ces cordiales relations fussent jamais rompues. Mais comme question de prudence et de bonne politique, si jamais on construisait un canal le long du Saint-Laurent qui, pour les neuf dixièmes de la distance du lac Ontario au golfe du Saint-Laurent se trouverait exclusivement en territoire canadien et sous le contrôle absolu du Dominion du Canada, sinon de l'empire britannique, il faudrait alors céder une bande de terre d'environ 5 ou 10 milles de large sur tout le parcours du fleuve, qui constituerait une zone dans le genre de celle du canal de Panama, suivant le traité conclu avec le république de Panama.

On me permettra aussi de citer quelques extraits du rapport de la commission mixte internationale pour montrer que cette association avec les Etats-Unis entraînerait des causes multiples de conflit. On devra au moins reconnaître que j'appuie ma thèse sur le rapport même qui est supposé conclure à l'exécution le projet en question. Le rapport dit à la page 179:

En ce qui regarde le mode d'administration, la commission comprend très bien que le caractère particulier du Saint-Laurent, qui est en partie national et en partie international, crée une situation extraordinaire. Elle est d'avis que, pour donner à chaque pays la plus grande liberté d'action dans son propre territoire et en même temps faire concorder cette action avec la coordination effective de tous les rouages de l'entreprise une fois terminée, il faut que toutes les sections du canal se trouvant exclusivement dans le territoire de l'un ou l'autre pays et pouvant être administrées séparément et entièrement d'une façon économique et efficace, soient entretenues et exploitées par le pays dans le territoire duquel elles se trouvent...

Jusqu'ici il n'y a rien à redire.

...et que les sections ne se trouvant pas entièrement dans le territoire de l'un des deux pays ou ne pouvant pas être administrées séparément et entièrement d'une façon économique et efficace, soient entretenues et exploitées par une commission internationale dans laquelle chaque pays serait également représenté. Cette commission aurait aussi le droit d'inspecter ces ouvrages de navigation.

Ainsi donc, on propose de nous donner une représentation égale dans cette commission; mais qui osera prétendre que, même avec une représentation numérique égale à celle des Etats-Unis, les représentants canadiens, si capables et si puissants qu'ils puissent être chez eux, pourront contrebalancer l'influence des représentants de la république voisine dans une commission de ce genre, si un conflit important surgissait touchant ces travaux d'intérêt national?

On trouve encore comme partie des recommandations de la commission, à la page 181 du rapport:

5. Que, advenant l'adoption du plan de la commission de génie ou d'autres plans entraînant un réarrangement de la frontière internationale, afin de faire placer chacune des usines génératrices de son propre côté de la frontière, des démarches seront faites pour opérer le transfert d'un pays à l'autre, selon le cas, de la faible superficie de terrain submergé en cause.

De nouveau, je prétends que dans ce simple paragraphe des recommandations de la commission, on pourrait trouver le sujet d'une importante discussion touchant ce qu'on nomme la faible superficie de notre territoire et, si nous entrions dans une discussion de ce genre, qui sait où cela pourrait nous mener. Je pourrais aussi citer les paragraphes 7 et 8 des recommandations pour faire voir que, sous plusieurs rapports, des discussions pourraient s'élever entre les deux pays à propos de territoire, de navigation, de distribution de la force hydraulique, et que, dans chaque cas, nous serions dans cette posture du pays le plus faible discutant avec un puissant voisin capable d'obtenir de nous pour ainsi dire tout ce qu'il demanderait. Je n'en dirai pas plus long pour la raison que j'ai donnée tout à l'heure; j'aimerais à savoir l'opinion de la Chambre sur ce sujet. Je ne dis pas que la Chambre devrait condamner toute cette entreprise, mais je crois qu'elle sera de mon avis, et c'est que les divers aspects du projet comportent de grandes obscurités au sujet de la dépense, de son intérêt au point de vue de la navigation, du développement international de la force motrice et enfin des conséquences politiques d'une semblable association avec les Etats-Unis. Le rapport lui-même montre que la commission

n'en est pas venue à une conclusion définitive, car à la page 180 je relève ceci:

La commission est d'avis que, avant d'adopter définitivement tel projet particulier, on devra renvoyer à une commission technique spéciale pour étude et rapport, toutes les données disponibles des ingénieurs, y compris le rapport et les plans du comité des ingénieurs et tous les commentaires à leur sujet, ainsi que les contre-projets.

Et au paragraphe 4 de la page suivante:

Qu'une enquête complète soit faite sur l'étendue et la nature des dommages causés par l'épanchement qui résulterait du plan de développement adopté en définitive.

Ces paragraphes montrent suffisamment que la commission elle-même comprenait qu'avant d'en venir à un conclusion, elle devait amener les deux pays à s'entendre de nouveau et faire une nouvelle enquête; et que même ce rapport, qui est censé favoriser le projet, n'a pas de conclusion bien définie. A mon sens, ces doutes suffisent pour dicter la plus grande prudence au gouvernement canadien.

C'est aux promoteurs du projet à établir et inculquer la conviction la plus forte si jamais ils comptent le voir exécuter. Mais, pour ceux qui s'y opposent, il suffit de faire remarquer la nature indécise, douteuse et tout à fait obscure de toute l'entreprise. Seuls les faits les plus convaincants pourraient justifier l'adoption du projet et ces faits ne se trouvent pas consignés au dossier. Je crois, au contraire, que nous avons démontré que ce projet côtoie un terrain semé de dangers, tant économiques que nationaux. En conséquence, je demande instamment au Gouvernement et à la Chambre de ne pas adopter ce projet de résolution.

M. MILLAR: Je ne veux prendre que quelques instants, monsieur l'Orateur, pour parler sur ce sujet et c'est pour protester contre la proposition de l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) demandant à ce que nous réservions un autre jour pour la discussion de cette résolution.

Je n'ai pas l'intention de discuter si le projet est faisable ou non, mais si nous perdons le temps de la Chambre à discuter des questions de ce genre, questions qui ne sont nullement pressantes actuellement et auxquelles, du reste, nous ne pouvons pas songer. Les questions importantes et véritablement urgentes devront être réduites à un débat abrégé, vers la fin de la session, ou abandonnées tout à fait. Selon moi, il n'y a pas de doute que si ce projet est mis à exécution, le coût estimé de 250 millions sera doublé avant que les travaux soient terminés.

[M. Rinfret.]

Quelle est la situation? Je ne veux pas m'occuper longuement de celle de l'Ouest, je crois qu'on en a assez parlé à la Chambre pour qu'elle en comprenne la gravité.

Je citerai à cet égard un incident typique. Deux jours avant mon départ pour Ottawa mon fermier me dit: "Je pourrais acheter aujourd'hui de l'avoine meilleur marché qu'il m'en coûte pour battre la mienne". Nos cultivateurs ont besoin qu'on vienne à leur aide pour leur procurer du grain de semence cette année. Nous avons besoin d'argent pour une foule de choses, et cette constatation suffit pour me convaincre que le projet de creuser le Saint-Laurent afin de permettre aux transatlantiques d'arriver jusqu'à Fort-William, si c'est praticable, est absolument hors de question pour le présent. Dans ce cas, à quoi servira-t-il de reprendre ce débat dans une séance ultérieure?

Je suis venu ici avec la meilleure opinion du Parlement, et je n'ai pas changé d'avis depuis que je le vois de près. Seulement, je me suis aperçu—et je m'en doutais par avance—qu'on perd ici quelquefois un temps précieux. J'ai assisté à assez de grands congrès pour savoir que la chose est inévitable.

J'en suis arrivé à la conviction qu'il y a des villes qui coûtent cher au pays. Si j'en juge par le nombre de pages du hansard consacrées aux discours des députés de Toronto, cette ville coûte un peu cher.

Un argument invoqué en faveur du projet de canalisation, c'est qu'elle va développer plusieurs petites villes. On nous a accusés, nous autres progressistes, d'étroitesse de vue. Eh bien, je vais dire nettement à la Chambre ce que mes collègues et moi pensons de ce projet. Quand il s'agira de favoriser le développement de quelque grande industrie destinée à porter les bienfaits de l'activité commerciale dans toutes les grandes artères du pays, on nous trouvera prêts aux plus généreuses solutions. Au nombre de ces industries sont l'agriculture, la pêche, l'exploitation des mines et les forêts. Mais en jetant des millions dans les villes ils coulent dans des canaux trop étroits et de trop brève étendue. Je me demande quel avantage aurait le pays à voir Montréal et Toronto doubler en population. Peut-être le pays en souffrirait-il. Les villes sont surpeuplées en ce moment; elles sont hors de proportion avec les parties rurales.

Mon opinion est qu'on devrait plutôt décentraliser, attirer les gens vers les campagnes, pour que celles-ci se développent et fassent contre-poids aux villes. C'est

ce qu'il nous faut, et non pas d'augmenter le nombre et les populations des villes. Où va l'argent dépensé dans les villes? dans la caisse des marchands détaillants d'où il passe dans celles des maisons de gros et de fabricants. Elles tournent en rond. Si une ville grandit, elle fait du bien dans un rayon de 10 à 20 milles. Je ne vois pas l'avantage qu'en retire le reste du pays.

Comme le débat doit prendre fin à six heures, on ne devrait pas avoir besoin de le recommencer, car alors les mêmes arguments nous seront resservis inutilement.

M. LAPIERRE: Je partage l'avis exprimé par l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) qui s'est prononcé contre la participation du Canada à aucun projet d'association avec un pays étranger.

Le nord de l'Ontario favorise depuis vingt-cinq ans un projet de canalisation à travers ce territoire. Dès 1899, M. Poupore, qui représentait le comté de Pontiac, a proposé l'ouverture d'un canal en territoire canadien, avec des capitaux canadiens, avec un personnel canadien et sous la gestion unique du Canada. Conséquemment, lorsque le député de Toronto-Nord (M. Church) affirme que tout l'Ontario est en faveur d'un canal sous l'autorité collective des Etats-Unis et du Canada, je puis, au nom de mes électeurs de Nipissing, l'assurer que nous sommes absolument opposés au projet de canalisation maritime du Saint-Laurent.

Le canal de la baie Georgienne répondrait à tous les besoins que celui du Saint-Laurent est censé satisfaire, et le Canada, l'Ouest canadien en particulier, en retirerait tous les avantages prêtés au canal du Saint-Laurent. Le service technique de la commission des voies d'eau limitrophes a estimé que l'établissement d'un canal de 25 pieds de profondeur coûterait 252 millions.

Comme on n'a pas pu préparer en détail des plans dans le délai limité d'une année, on a soumis une simple esquisse de plans et des évaluations en gros et nous pouvons conclure sans crainte que ces évaluations seront au-dessous du coût réel de l'entreprise. La part initiale du Canada dans le creusement de ce canal serait de 151 millions et je demande aux honorables députés qui depuis le commencement de la session ont demandé de rechercher les économies et de comprimer les dépenses, si le moment est favorable pour ajouter $8,000,000 de frais d'intérêt aux dépenses annuelles du Gouvernement. L'avantage économique obtenu par ce projet en ce qui concerne le Canada est simplement la diminution des frais d'exportation de notre grain du Nord-Ouest en évitant les dépenses d'élévateurs à Kingston et à Montréal. Tous les autres avantages sont en faveur des ports américains. Par surcroît, ce projet, au dire de ses défenseurs, développerait une force de 1,500,000 chevaux de force hydraulique le long de la route et on les distribuerait dans chaque district sur une grande distance pour un quart du prix de la force motrice dans la ville de New-York. C'est sur ce développement de cette force électrique que l'on compte pour financer l'entreprise et assurer l'émission d'obligations nécessaires au creusement du canal. C'est cette évaluation du développement de la force électrique que nous du nord de l'Ontario nous mettons en doute et que nous considérons comme un simple subterfuge pour s'emparer de l'énergie hydraulique du Saint-Laurent. A notre avis, la proposition n'est qu'un camouflage. Le "Buffalo News" fait la déclaration suivante:

> Il y a un motif ultérieur en arrière de tout ce projet—le désir de "la clique de la force motrice" d'obtenir la haute main sur toutes les forces hydrauliques le long du Saint-Laurent.

Et par une coincidence étrange, le rapport de la commission mixte internationale contient une recommandation demandant le développement de 1,464,000 chevaux entre Kingston et Cornwall concurremment avec le creusement du canal à eau profonde, en érigeant une digue au Long-Sault. Connaissant la grande tendance qui existe en faveur de la centralisation, sachant combien les Etats-Unis se sont développés dans les dernières vingt-cinq années et nous rendant compte que le grand développement industriel qui s'est fait dans les états du centre, exige quelque moyen de diminuer l'encombrement des transports à destination du littoral, nous devons comprendre que lorsqu'on nous demande de participer à ce projet, on nous invite à souscrire une partie de l'énorme montant qui sera nécessaire pour soulager l'encombrement du trafic des chemins de fer aux Etats-Unis. Dans cette entreprise, le gouvernement américain aurait la haute main. En raison des dépenses plus grandes qu'il ferait, il exigerait une plus grande part du contrôle de l'entreprise et cela amènerait inévitablement des malentendus et des récriminations. Cela exigerait par la suite un arbitrage et, comme l'a dit il y a quelques instants l'honorable député de Saint-Jacques, nous devrions hésiter à entrer dans aucun projet qui pourrait avoir comme conséquence un recours à un tribunal international d'arbitrage. Notre expérience du passé à cet

égard devrait suffire pour nous faire scruter très sérieusement ce projet. On a déclaré qu'il y existait un mouvement organisé pour obtenir le contrôle de la rive sud du Saint-Laurent entre Sorel et Cornwall.

Dans le rapport de la commission mixte, entre les pages 154 et 155 nous trouvons une carte des installations de forces électriques sur le Saint-Laurent, le Richelieu et le Saint-Maurice. Si les honorables députés veulent prendre la peine d'examiner cette carte, ils remarqueront que la frontière internationale du Richelieu et la rive sud du Saint-Laurent forment un triangle irrégulier et il y a quelques jours le "St- Louis Globe Democrat" a dit que ce serait un des centres industriels les plus remarquables du monde. Je lis ce qui suit dans le "St-Louis Globe":

> Sous le contrôle américain et avec la force générée par le Saint-Laurent, le territoire pourrait devenir un des districts industriels les plus remarquables du monde. Son acquisition nous donnerait un droit sur la rive du fleuve en face de Montréal ainsi que sur une certaine distance à l'est et cette ville perdrait quelques-uns de ses faubourgs les plus florissants sur la rive sud.

Dans le "Montreal Star" du 21 avril, je trouve un article à peu près dans le même sens. En voici le texte:

> Washington 21 avril.—Affirmant que le secrétaire d'Etat a reçu des instructions de négocier un traité avec le Canada au sujet de la canalisation et du développement des forces hydrauliques du fleuve Saint-Laurent, le représentant Ten Eyck, démocrate, New-York, dans une lettre aux membres de la Chambre a demandé hier qu'ils approuvent sa résolution en faveur de l'acquisition par le gouvernement de la moitié du terrain adjacent au canal projeté et de la moitié du terrain qui doit être amélioré par un semblable développement.
>
> M. Ten Eyck a dit qu'il avait écrit aux chambres de commerce et autres corps les invitant à insister auprès du comité des Affaires étrangères pour qu'il fixe la date des séances publiques consacrées à sa résolution.
>
> "Un traité" dit-il "remettra jusqu'à un certain point l'avenir de cet important projet directement au Sénat qui est participant à l'exercice du pouvoir de conclusion des traités de la nation. J'estime qu'avant de faire un traité avec le Canada ou la Grande-Bretagne il faut examiner avec soin le territoire en bordure à l'exploitation de l'énergie hydraulique.
>
> "Il est essentiel que nous soyons propriétaires d'une moitié des terrains, afin que nous retirions 50 pour 100 des bénéfices futurs, avant d'acquitter la moitié des frais que comporte l'entreprise".

Voilà pour quelles raisons, monsieur l'Orateur, la population du nord de l'Ontario est hostile à la canalisation du Saint-Laurent. Le Canada a déjà déboursé $250,000 pour des études relatives au creusement projeté du canal de la baie Georgienne. Cette voie d'eau serait située entièrement en territoire canadien. Elle aiderait au développement de ce que nous du nord de l'Ontario, considérons la région la plus riche en ressources naturelles de tout le continent américain.

Mes honorables collègues se rendent-ils compte que le nord de la province d'Ontario renferme les plus riches gisements minéraux du monde entier? Sont-ils au fait que la région de Sudbury produit à l'heure qu'il est 85 pour 100 des approvisionnements de nickel de l'univers entier? A moins de 100 milles plus au nord, nous rencontrons l'une des zones argentifères les plus productives du monde, tandis que quelques milles plus loin nous possédons des gisements aurifères d'une richesse incalculable. Au cours des onzes dernières années, une seule mine d'or de la région a donné un rendement de 56 millions de dollars en lingots. Cette industrie ne fait que de naître. La colonisation est à ses débuts; nous avons à peine effleuré la surface du sol. A la faveur d'une sage politique de colonisation, le temps n'est guère éloigné où le Nouvel-Ontario abritera les foyers de milliers de citoyens canadiens contents et prospères. Nous soutenons que le canal de la baie Georgienne constitue une entreprise de la plus haute importance et qu'avant de consentir à l'exécution d'un projet comme celui du creusement du Saint-Laurent, le Gouvernement doit tenir compte du droit qu'a la population du nord de l'Ontario de faire valoir ses droits.

L'hon. M. MANION: A mon titre également de représentant du nord de l'Ontario, je me vois dans l'obligation de différer quelque peu d'opinion avec l'honorable député (M. Lapierre) qui a parlé avant moi. L'attitude qu'il assume n'a pas lieu de me surprendre, car je suis très au fait des besoins de la région qu'il représente ici. Il a l'honneur de représenter la ville de North-Bay et il est tout naturel que les habitants de cette ville s'intéressent particulièrement au projet du canal de la baie Georgienne. Je ne saurais reprocher à l'honorable député l'attitude qu'il prend, puisqu'en somme, la superficie du Canada par malheur est d'une si grande étendue et notre population tellement clairsemée que l'attitude des représentants du peuple sur n'importe quelle question est plus ou moins influencée par l'opinion publique de la circonscription électorale que nous représentons ici. Or, je l'avoue en toute franchise, la plupart des honorables députés qui ont pris ou prendront peut-être la parole à l'appui du projet, représentent des divisions électorales ou des régions qui béné-

ficieront jusqu'à un certain point de la mise à exécution de cette entreprise, tandis que les adversaires du projet l'apprécient sous un angle bien différent.

Cependant, je relève un fait assez curieux: je constate que mes honorables amis du groupe progressiste n'assistent pas en aussi grand nombre que d'habitude à la séance d'aujourd'hui, qui est consacrée à l'étude de cette importante question. En justice pour mes honorables amis, j'ai remarqué qu'ils suivent, règle générale, les délibérations du Parlement—c'est peut-être parce que la plupart des membres du parti progressiste sont des nouveaux venus sur la scène fédérale—avec bien plus d'assiduité que les membres des deux autres partis. La question en discussion toutefois les intéresse bien plus à mon sens que le représentants des autres provinces. Il s'agit pourtant d'un problème qui devrait les captiver plus que n'importe quelle autre question; cependant un bon nombre de mes honorables amis de l'extrême gauche ont l'air de s'en désintéresser complètement. Afin d'expliquer cette attitude de leur part, je suppose—et loin de moi l'idée de leur en faire un reproche—qu'ils n'ont pas étudié le problème aussi à fond qu'ils auraient dû le faire. Il s'agit toutefois d'une question qui intéresse tout particulièrement les représentants de l'Ouest et j'espère d'être en mesure de l'établir hors de tout doute avant de reprendre mon siège. Le présent débat à mes yeux tire sa raison d'être du seul fait que mes honorables amis de l'Ouest ont l'air de se désintéresser absolument de la question.

La question revêt une importance extrême non seulement pour l'Ouest, mais pour le Canada tout entier. De tous les députés ministériels, et je le regrette infiniment, deux se sont risqués à prendre part au débat; cependant, ni l'un ni l'autre n'a appuyé le projet, bien que le premier orateur l'ait attaqué assez mollement, et se soit contenté de citer des extraits du rapport de la commission; je n'hésite pas à l'affirmer toutefois, quelques-unes de ces citations étaient loin d'aller à l'encontre du projet. Lorsque la question a été mise sur le tapis l'an dernier, je me le rappelle fort bien, un certain nombre d'honorables députés, qui siègent maintenant dans les rangs ministériels, ont énergiquement appuyé le projet. Or, aucun d'eux n'a pris la parole aujourd'hui. J'ose espérer toutefois que si la question est examinée de nouveau, mes honorables amis n'hésiteront pas à manifester leurs opinions comme ils l'ont fait l'an dernier.

De fait, je n'ai pas le moindre doute à ce sujet. Parmi ceux qui ont appuyé le projet, je relève les noms du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Kennedy), du solliciteur général (M. McKenzie), de l'honorable député du comté de Québec (M. Lavigueur), de l'honorable député de Stanstead (M. Baldwin), de l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), et de l'honorable député de Lambton-Ouest (M. Pardee), qui occupe maintenant un siège au Sénat.

Il y en avait d'autres, mais c'est une lecture rapide des noms parus dans le compte rendu de l'année dernière, qui m'a rappelé ceux que j'ai cités.

M. CAHILL: Ce n'est pas ce projet de résolution, c'est le projet du canal de la baie Georgienne que j'ai appuyé l'année dernière.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas le temps de consulter le compte rendu officiel, mais ayant jeté un coup-d'œil sur le discours de l'honorable député il y a quelques instants, je croyais vraiment qu'il avait appuyé le projet. J'accepte sa déclaration. Je ne me rappelle pas qu'on ait discuté le projet de la baie Georgienne l'année dernière, si ce n'est par rapport à cette question, mais peu importe, dans tous les cas. (*Exclamations.*) Je n'ai pas voulu froisser l'honorable député. Ses amis semblent m'attribuer cette intention.

M. McMASTER: Pas du tout.

L'hon. M. MANION: Les trois questions les plus importantes qui occupent aujourd'hui l'attention du public sont: premièrement, celle du tarif, au sujet de laquelle il existe des divergences d'opinions dans les différentes parties du pays; deuxièmement, celle de l'immigration, et troisièmement, celle du transport, tout aussi importante sinon plus, et qui embrasse non seulement nos chemins de fer, mais nos canaux et nos voies navigables. L'exécution de ce projet impliquerait des frais énormes, et la presse a fait dire au ministre des Finances (M. Fielding) que le ministère n'est pas actuellement en état de considérer cette question. Peut-être le sera-t-il plus tard. Si la question des dépenses l'empêche d'agir dès maintenant, ce doit nous être une raison de plus pour discuter le sujet à fond et le faire comprendre au peuple. Si la proposition est enfin rejetée, cette discussion aura au moins servi à indiquer clairement les différents motifs d'opposition. Cependant, il suffit de lire le rapport présenté par la commission internationale et de l'étudier soigneusement

et avec impartialité à tous les points de vue, pour se convaincre que l'on finira par construire ce canal. Cette question a déjà provoqué beaucoup de discussion non seulement au Canada mais aux Etats-Unis. J'ai ici un exemplaire du compte rendu des débats du congrès, où je vois qu'elle a été discutée au Sénat américain, il y a aujourd'hui une semaine. Le Canada est un grand pays qui n'est pas encore développé, un pays d'une étendue immense et dont nous ne saurions justement apprécier l'immensité que par voie de comparaison. Il est plus grand que les Etats-Unis et deux fois plus grand que l'Europe, abstraction faite de la Russie. Cependant l'Europe, sans y comprendre la Russie, a une population de 300,000,000, tandis que le Canada, deux fois plus grand, ne compte qu'une population de 8,000,000 ou 9,000,000. La construction de ce canal contribuerait, dans une large mesure, à l'exploitation de nos ressources, elle aurait pour effet d'attirer ici un plus grand nombre d'immigrants, d'aider très sérieusement à réduire les frais de transport du blé des provinces des Prairies à Liverpool et, en outre, de rendre la génération de l'énergie électrique sur les eaux du Saint-Laurent, beaucoup plus économique. Ne l'oublions pas, tout ce qui pourra contribuer à développer le pays contribuera, par le fait même, à augmenter l'immigration et à réduire la dette nationale. La dette *per capita* serait réduite de moitié si, en vingt ans, la population du Canada se trouvait augmentée de moitié. Or, le Canada est un des rares pays du monde qui aient aujourd'hui l'avantage de se prêter à une immense augmentation de population et de pouvoir ainsi réduire leur dette nationale. Dans la plupart des pays européens la situation est loin d'être aussi souriante. Les Iles britanniques sont aussi peuplées qu'il est raisonnable de le désirer; l'Allemagne, la France, l'Autriche, l'Italie sont, comme tout autre pays européen, plus ou moins complètement développés.

Les Etats-Unis eux-mêmes sont presque entièrement peuplés Aussi, je le répète, le Canada a l'avantage de pouvoir ouvrir ses portes à des groupes plus nombreux de bons émigrés, et réduire sa dette en augmentant le chiffre de sa population.

Ceux qui poussent ce projet tendent à faire des Grands lacs la Méditerranée d'Amérique pour des raisons commerciales, plutôt que par sentiment. L'étude des annales du commerce mondial démontre que des villes comme Venise, Carthage et Alexandrie, que des pays tels que la Grande-Bretagne, la Hollande, l'Espagne.

[L'hon. M. Manion.]

que les cités allemandes de la Baltique qui formaient l'alliance hanséatique et plusieurs pays et grandes villes qui occupent aujourd'hui le premier plan parmi les foyers du commerce, sont parvenus à ce rang parce qu'ils avaient accès à la mer et que des moyens de transport économiques leur permettaient de traiter aisément avec les autres pays. Toute la députation sait que le transport par eau coûte bien moins cher que le transport par les chemins de fer. Des auteurs estiment que celui-ci coûte dix fois autant que l'autre; mais on n'exagère certainement pas en disant que le prix du transport par eau est du tiers ou du cinquième.

Cette question intéresse tout le Canada et je suis convaincu que la plupart des gens, après l'avoir étudiée attentivement, seront favorables à l'établissement du système des canaux projetés. Il y a, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, des foyers de population qui repoussent le projet, j'en conviens. Là-bas, New-York et Boston la combattent parce que ces villes sentent que le Saint-Laurent détournerait une partie du trafic et qu'elles en souffriraient. Cela est peut-être vrai. Néanmoins, vu son importance, je ne crois pas que New-York ait des raisons particulières de nourrir des craintes au sujet de son développement à venir. Une autre ville des Etats-Unis, Buffalo, repousse ce projet parce qu'elle se trouve à la tête du canal Erié par où passe probablement 65 p. 100 des céréales de l'Ouest canadien pour se rendre à New-York où elles prennent le chemin de l'Europe. Naturellement, cette ville craint de perdre une partie de sa clientèle, et voilà pourquoi elle combat le projet.

Au Canada, des endroits comme North-Bay suscitent de l'opposition pour les motifs que j'ai mentionnés, tandis que l'attitude de Montréal a été hostile jusqu'à présent. Je ne pense pas que l'exécution de cette entreprise causerait du tort à Montréal. Elle pourrait lui nuire un peu; néanmoins, elle lui ferait beaucoup de bien indirectement, attendu qu'elle contribuerait au progrès du pays. Et tout ce qui produit ce résultat ne peut que bénéficier à une belle ville comme celle-là. En tout cas, supposons que l'entreprise causerait un peu de tort à Montréal, au Canada, ou à Buffalo et New-York, aux Etats-Unis, ce ne serait pas une raison suffisante pour renoncer à un tel projet. Le pays ne peut pas être gouverné en tenant compte des questions de clocher; il faut se placer au point de vue du bien général, même si une région doit parfois en souffrir. La ques-

tion a beaucoup d'importance pour l'Ontario et les provinces des prairies, parce que la première est contiguë aux Grands lacs et que les autres produisent le blé qui passe par ces lacs et que le parachèvement du canal permettrait de transporter à bien meilleur marché.

Afin de nous rendre compte de l'importance pour ce pays du transport par les lacs, examinons un instant combien de tonnes de marchandises passent par les trois grands canaux que nous connaissons tous—le canal de Panama, le canal de Suez et le canal du Sault-Sainte-Marie. D'après les relevés de 1920, neuf millions de tonnes ont traversé le canal de Panama, douze millions de tonnes, le canal de Suez et soixante-dix-neuf millions de tonnes ont franchies les canaux, américain ou canadien—du Sault. Autrement dit, la marchandise transportée par ceux-ci, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, a été presque le quadruple de celle qui a passé par l'un et l'autre de ces deux autres canaux renommés dans le monde entier. Ces soixante-dix-neuf millions de tonnes de marchandises valaient plus d'un milliard de dollars. A moins de faire des comparaisons comme celle-ci, nous ne comprenons pas l'importance de nos voies navigables; voilà pourquoi j'ai fait ce rapprochement dans l'intérêt des députés qui veulent bien prêter l'oreille à mes observations.

Je pourrais démontrer que nos ports, depuis Saint-Jean et Halifax, à l'est, jusqu'à Victoria et Vancouver, à l'ouest, y compris Québec, Montréal, Toronto, Fort-William et Port-Arthur, ont presque atteint leur complet développement, et qu'il faudrait dépenser peu de chose dans ces ports pour faire face aux plus rigoureuses exigences de la navigation des temps actuels. Ainsi, la dépense de ce chef ne serait pas un facteur important dans cette entreprise.

Dans l'intérêt particulier de mes voisins de gauche, je signalerai un fait qui se rattache à la production canadienne du blé et des autres céréales.

Ils ne sont pas sans savoir que les provinces de l'Ouest produisent bon an mal an quelque trois cent millions de boisseaux de blé dont la majeure partie est acheminée vers le fond des lacs, pour être de là transportée en bateau soit à Port-Colborne, soit à Buffalo. D'ordinaire, le blé, une fois rendu à Port-Colborne, est mis en wagons ou à bord de plus petits bâtiments et transporté à Montréal, ce qui entraîne encore des frais considérables. Quant à celui que l'on expédie à Buffalo—et c'est 65 p. 100 du total qu'on y a acheminé par le passé—on le met le plus souvent à bord des petits bateaux du canal Erié qui le transportent à New-York, d'où on l'exporte ensuite.

Les partisans du projet prétendent que la canalisation du Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs aura pour effet de réduire d'au moins cinq cents par boisseau le coût du transport du blé provenant de l'Ouest, du blé destiné à la consommation au pays même aussi bien que de celui qui doit être transporté à l'étranger; car, on le sait, c'est à Liverpool que se fixe le prix auquel le blé doit se vendre dans le monde entier, sans en excepter le Canada. Réduire de cinq cents par boisseau le transport du blé, c'est, il va sans dire, autant que l'on fera gagner aux cultivateurs de l'Ouest. A l'avis de l'ex-président de la commission américaine des blés, M. Julius Barnes, que chacun ici connaît de réputation, c'est dix cents par boisseau que ferait gagner la réalisation du projet. Il calcule que l'absence de moyens de communication en eau profonde jusqu'au haut des lacs fait subir chaque année aux cultivateurs des états de l'ouest une perte de 200 millions de dollars. Autrement dit, ce que les cultivateurs américains perdent chaque année représente, selon lui, plus que ce que les Etats-Unis auraient à payer par rapport à l'établissement de la voie navigable en question.

En supposant que les provinces de l'Ouest produisent chaque année à peu près 300 millions de boisseaux de blé, l'économie de cinq cents par boisseau ferait donc, tous les ans, gagner 15 millions de dollars aux cultivateurs de l'Ouest canadien. Mais l'économie serait vraisemblablement de plus de cinq cents par boisseau. A l'instar de Julius Barnes, Herbert Hoover, qui est devenu une figure internationale, considère que les cultivateurs du Canada occidental et des états de l'ouest se trouveraient à gagner dix cents par boisseau. La question revêt donc une importance toute particulière aux yeux de nos cultivateurs de l'Ouest. C'est ce que je disais dès le début de mes observations, et j'ai lieu de penser que la Chambre se rangera à mon avis, puisque le coût du transport du blé est comme un impôt direct qui pèse sur ceux qui le produisent.

Outre qu'il réduirait la cherté du transport du blé, l'établissement de cette grande voie navigable amènerait l'abaissement des tarifs à l'égard de tout ce qui se transporte de l'est vers l'ouest, jusqu'au haut des Grands lacs et vice versa, puisque le coût du transport des colis s'accroît des frais de chargement, de combustible et autres.

Si j'ai bonne mémoire, mon honorable ami le solliciteur général (M. McKenzie) faisait observer, l'année dernière, que la canalisation du Saint-Laurent permettrait à la Nouvelle-Ecosse d'expédier son charbon jusqu'à l'autre extrémité des lacs. Cela me paraît possible. A l'heure actuelle, c'est de la Pennsylvanie que les provinces d'Ontario et de Québec reçoivent la majeure partie de leur combustible. L'établissement des canaux dont il s'agit en ce moment favoriserait à tel point la navigation sur les Grands Lacs, que la Nouvelle-Ecosse pourrait très aisément expédier son charbon à Toronto et même jusqu'à Fort-William et à Winnipeg, car la Pennsylvanie envoie le sien jusqu'à cette dernière ville et même un peu plus loin.

Je tiens à signaler un autre fait important qui se rapporte tout particulièrement aux observations de l'honorable député de Nippissing (M. Lapierre), qui m'a précédé dans le présent débat. On calcule que le tiers de la population des Etats-Unis est tributaire des Grands Lacs; c'est-à-dire, à ce que prétendent les partisans du projet, que l'on compte quarante millions d'habitants dans ceux des Etats qui ne peuvent pas, en quelque sorte, se passer du service de la navigation sur ces lacs. Beaucoup des blés et autres produits de ces Etats ne peuvent trouver d'écoulement que par la voie des Grands Lacs. C'est aussi de ces mêmes Etats, affirme-t-on, que proviennent 70 p. 100 des denrées alimentaires et des matières premières qui se produisent dans l'union américaine. On peut dire du Canada que la moitié de sa population est tributaire des Grands Lacs et qu'elle en alimente le trafic, puisque les provinces d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta comptent, à elles quatre, au delà de quatre millions d'habitants, soit plus de la moitié de la population, et que, par conséquent, leur production doit excéder la moitié de celle du pays tout entier.

M. VIEN: Que mon honorable ami me pardonne de l'interrompre. Les Provinces maritimes et la province de Québec seraient tenues de solder une grande partie des frais qu'entraînerait cette canalisation, mais quel profit retireraient-elles de l'entreprise?

L'hon. M. MANION: Je répondrai en demandant à mon honorable ami quel avantage les provinces de l'Ouest ont retiré de la construction de l'Intercolonial?

M. VIEN: La réponse est claire: ces provinces n'ont pas eu beaucoup à dire lorsque le chemin de fer Intercolonial a été construit.

[L'hon. M. Manion.]

L'hon. M. MANION: D'accord, mais elles n'en ont pas moins contribué à combler ses déficits. Cependant, je vais essayer de répondre à la question de mon honorable collègue. La ville de Montréal et la province de Québec peuvent ne pas bénéficier directement de ce projet, mais si les propositions que je présente à la Chambre et qui ont l'appui des avocats du projet, sont justes, le Canada tout entier progressera, et de cette façon Montréal et Québec en profiteront également. Mais avant que mon honorable ami fût arrivé, j'avais fait remarquer que nous ne pouvons gouverner ce pays conformément aux intérêts personnels des diverses parties du Canada. Nous ne saurions, avant d'examiner les mérites de chaque proposition soumise à la Chambre, prouver que chacune des diverses régions du pays en retirera le même avantage individuellement.

M. VIEN: Il faut songer à l'intérêt général du Canada.

L'hon. M. MANION: Ce pourrait être pour le plus grand bien du Canada, mais non pas pour celui de Montréal en particulier.

M. McMASTER: Impossible!

L'hon. M. MANION: Durant l'absence de mon honorable ami j'ai apporté des arguments que je ne tiens pas à répéter au sujet de l'effet de cette entreprise sur Montréal et Québec. En ce qui concerne les Provinces maritimes, toute entreprise avantageuse pour le pays ne peut que leur profiter, de même qu'à la province de Québec. Je disais, tout à l'heure, que la houille pourrait être transportée par cette route jusqu'à la tête des lacs—je ne prétends pas que cela arrivera réellement—et la Nouvelle-Ecosse ne saurait que s'en féliciter.

Mon honorable ami de Nipissing (M. Lapierre) a parlé de la route du canal de la baie Georgienne. Il est incontestable que de bons arguments peuvent être fournis à l'appui de ce projet, je veux dire des raisons sentimentales, puisque cette voie serait entièrement en territoire canadien. Mais pour desservir les parties les plus peuplées du pays, le projet de la canalisation du Saint-Laurent jusqu'aux Grands lacs est bien supérieur à celui du canal de la baie Georgienne parce ce canal irait directement au sud de l'Ontario, et, ce qui est beaucoup plus important, peut-être, conduirait directement aussi aux états qui bordent les Grands lacs, au sud des lacs Ontario, Erié et Saint-Clair. Il est vrai

que le canal de la baie Georgienne desservirait aussi ces régions, mais indirectement.

On m'a confié que les transatlantiques n'encourageraient pas cette route; qu'ils ne remonteraient pas les Grands lacs pour faire le chargement du fret pour le Canada et les Etats-Unis. A ce sujet, laissez-moi vous dire que plus des trois quarts des navires maritimes ont un tirant d'eau de moins de 25 pieds. Le dessin que l'on a fait de l'*Olympic* ou du *Mauritania* jetant l'ancre aux quais de Toronto ou de Chicago n'est, naturellement, que fantaisiste, et ceux qui sont au courant des faits savent bien que ce n'est pas ce qui se passerait sur cette route.

Toutefois, les petits transatlantiques sont beaucoup plus nombreux que les gros. Que l'on me permette de rappeler un souvenir personnel. Lorsque j'étais jeune garçon, il y a vingt-cinq ans, dans ma ville natale de Fort-William j'ai vu un navire norvégien qui était venu directement de la Norvège, avait traversé nos canaux, mouillé à Fort-William où il avait déchargé sa cargaison et fait un nouveau chargement pour son voyage de retour. Si cela était possible il y a un quart de siècle, dans l'état où se trouvaient nos canaux, il est certain qu'avec de meilleurs canaux les résultats seraient beaucoup plus considérables. Je me rappelle également avoir traversé l'océan à bord d'un navire de passagers de la ligne Anchor bien plus petit que plusieurs de ceux que nous voyons sur les lacs de nos jours. Je le répète, ces navires de léger tonnage sont en grande majorité sur l'océan.

Qu'on n'oublie pas que Montréal est de 400 ou 500 milles plus près de Liverpool que ne l'est New-York, Buffalo et Port-Colborne sont aussi près de Liverpool, par la route du Saint-Laurent, que l'est New-York. On a peine à le croire avant de consulter la carte. Mais, étant donné que l'Angleterre est beaucoup plus au nord que nous le sommes, et vu la forme de la terre, Montréal est à 400 ou 500 milles plus près de Liverpool que ne l'est New-York, et Port-Colborne et Buffalo sont à la même distance de Liverpool que New-York. Cela montre l'avantage qu'il y aurait à exporter du blé ou n'importe quel fret dans cette direction.

Il y a un autre point qui n'a pas été mentionné. Nous avons déjà dépensé pour la mise en valeur du canal Welland 42 millions, approximativement, et l'on se propose de dépenser environ 90 millions. Eh bien, il n'y a qu'à regarder la carte et calculer, pour se rendre compte que le canal Welland qui a été prolongé à ce prix énorme, est pratiquement inutile au pays, à moins que l'on ne continue à développer ce réseau de canaux navigables. Sans ce nouveau développement, les navires venant de l'extrémité occidentale de ces lacs ne pourront se rendre qu'un lac plus loin qu'ils ne se rendent aujourd'hui; ils ne pourraient se rendre jusqu'à Montréal. Donc, si on continue à améliorer le canal Welland, la seule manière logique et raisonnable de le faire, sera celle qui aura pour objet la solution définitive, au moyen de ce réseau de canaux, de tout problème de transport.

La question des pouvoirs hydrauliques a été mentionnée aussi. Je ne désire pas appuyer mon raisonnement sur de fausses prémises. L'on a dit en Parlement aujourd'hui que la mise en valeur de l'énergie du canal Saint-Laurent paierait ce canal. Je ne le crois pas. Il a été estimé que l'on pourrait développer aujourd'hui, 4,000,000 de chevaux-vapeur d'énergie électrique sur le fleuve Saint-Laurent, mais le Canada n'a guère besoin actuellement, des trois quarts de cette énergie qui apartiendrait au pays. Le Canada, n'a maintenant que 2,000,000 de chevaux-vapeur d'énergie électrique bien que nous puissions en développer 18,000,000. Une partie, pourrait, cependant, être utilisée, et sa mise en valeur, à mesure que nous en aurions besoin, pourrait permettre de payer les frais de ce projet. Mais je ne crois pas que l'on puisse dire, en ce moment, qu'un développement de pouvoir hydraulique sur le Saint-Laurent, suffirait à payer intégralement le coût du canal.

M. VIEN: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que l'exportation de l'énergie électrique aux Etats-Unis aiderait au développement de leurs industries au préjudice des industries canadiennes?

L'hon. M. MANION: Naturellement, cette mise en valeur du pouvoir hydraulique pourrait être continuée et l'énergie électrique en être exportée, mais il appartient au Gouvernement de dire si cette énergie sera exportée ou non, si les chûtes seront mises en valeur ou non.

M. VIEN: Mon honorable ami vient de nous dire qu'il n'y a pas de marché pour le pouvoir hydraulique que nous pourrions mettre en valeur en Canada. Si donc nous obtenions une force motrice qui vaille, ce serait aux fins d'exportation.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami ne devrait pas me faire dire ce que je ne

dis pas. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de marché; j'ai dit qu'il n'y avait pas de marché pour les 3,000,000 de chevaux-vapeur qui seraient notre part de cette mise en valeur. Le Canada en aura besoin d'une partie, et je ne doute pas qu'à l'aide de ce pouvoir hydraulique, des ruches industrielles ne s'établiraient sur les bords du Saint-Laurent, et conséquemment, qu'une partie des frais de développement se paieraient par le revenu. Mais la question soulevée par mon honorable ami concerne l'avenir. Il faudrait que le Gouvernement décide si l'on devrait permettre l'exportation de cette énergie.

La mise en valeur de l'énergie électrique diminuerait l'emploi du charbon sur nos chemins de fer; le Pacifique-Canadien et les réseaux Nationaux-Canadiens entre Toronto et Montréal seraient certainement exploités entièrement au moyen de l'énergie obtenu du réseau de canaux du Saint-Laurent.

Or, ceux qui désirent des arguments sur cette question du point de vue canadien peuvent en obtenir en se référant au *Congressional Record* du 18 avril. Le sénateur Calder, représentant l'état de New-York, s'est opposé à la construction de ces canaux, principalement en raison de ce que le Canada en retirerait plus d'avantage que ne le feraient les Etats-Unis. Je ne désire citer que quelques courts passages d'un long discours qu'il a prononcé. Il a dit:

Du point de vue du cultivateur de blé, il faut donc juger la canalisation du Saint-Laurent d'après son effet sur le boisseau de blé livré à Liverpool.

Puis, il cite M. Craig, de Duluth:

Puis, dit M. Craig: Le Nord-Ouest canadien pourra doubler sa superficie ensemencée, il pourra la quadrupler, la multiplier huit fois autant même, avant qu'il n'ait utilisé le dernier acre de terre.

Puis le sénateur continue:

Tel est le tableau—une superficie canadienne ensemencée et huit fois plus grande,—que Craig fait entrevoir au cultivateur américain pour l'encourager.

Plus loin, il dit:

Ayant à l'esprit ces chiffres que je viens de vous soumettre, il vous sera facile de comprendre pourquoi nos frères du Canada sont disposés, pour qu'ils désirent même, que nous construisions pour eux une voie navigable jusqu'à la mer, laquelle rapprocherait de plusieurs jours, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta de Liverpool. Et il est facile de comprendre pourquoi la Grande-Bretagne, le plus grand marchand de blé du monde doit voir d'un bon œil tout projet que nous puissions entreprendre qui lui rendra plus accessibles les riches ressources de ses propres provinces.

[L'hon. M. Manion.]

Il ajoute:

Il y a d'autres raisons qui devraient engager le Canada à s'intéresser à ce canal. C'est un pays qui se développe. Son propre commerce augmente à vue d'œil. La question du combustible le touche de près, étant donné, comme ses journalistes le font souvent observer, qu'il doit compter sur les Etats-Unis pour son approvisionnement de charbon. La commission canadienne des eaux navigables expose la situation sous ce rapport d'une façon convaincante. Voici: En 1919, le Canada a importé 13 millions de tonnes de houille grasse des Etats-Unis, au coût de 130 millions de dollars.

Dans l'Alberta et les Provinces maritimes...

Ceci, constitue peut-être, jusqu'à un certain point, une réponse à la question posée par mon honorable ami (M. Vien):

...le Canada possède un approvisionnement suffisant de houille grasse, mais les tarifs élevés de transport par rail en empêche la distribution.

Qu'on ouvre les écluses du Saint-Laurent aux gros navires de transport et les marchés du Canada pourront s'approvisionner de houille canadienne.

Il indique ensuite d'excellentes raisons en faveur de la construction du canal par le Canada. Je citerai encore une couple d'extraits de ce discours:

Cela démontre que l'intérêt du Canada dans la canalisation projetée l'emporte sur celui des Etats-Unis dans la proportion de 3 à 1. De plus, il compte sur ce canal pour lui assurer une économie de cinq cents par boisseau dans le prix de son blé. Il cherche un débouché pour les produits de ses millions et millions d'acres de terre inexploités.

Il termine, en disant:

Je cite ces faits, dans le but de vous rappeler que le Canada bénéficiera de cette canalisation, mais qu'il en profitera plus que les autres. Ses producteurs de blé sont plus intéressés que les nôtres dans l'entreprise projetée.

Ce discours intéresse quiconque se préoccupe de cette question. Le sénateur Townsend répondit, par un discours improvisé et se déclara en faveur du projet. Il n'était pas préparé, parcequ'il ignorait qu'on soulèverait la question, mais ces deux discours contiennent des renseignements très précieux sur cette question.

Quelqu'un—je crois que ce fut l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret), a laissé entendre que cette question devait être débattue à un point de vue théorique ou idéaliste, sans étude préalable. En réalité, le 21 janvier 1920, le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis chargeaient tous deux la commission internationale des eaux limitrophes de faire une enquête complète sur la question. Cette commission tint des séances, dans toutes les villes des Etats-Unis où il était nécessaire de le faire, au Canada, depuis Montréal, à l'est, jusqu'à Calgary, dans l'ouest;

ce n'est que le 19 décembre 1921, soit deux ans moins un mois plus tard, que la commission put soumettre son rapport. Elle a donc eu environ deux ans pour étudier la question. Elle entendit les arguments invoqués tant en faveur que contre le projet.

Elle interrogea les ingénieurs de l'Etat qui lui firent rapport. La question a été débattue à tous les points de vue devant la commission, et voici, en résumé, le rapport qu'elle soumit. Même, en tenant compte des extraits cités par mon honorable ami de Saint-Jacques, en voici la substance, en très peu de mots:

Premièrement, la commission est d'avis qu'il est à propos de construire ces canaux tant au point de vue de la navigation qu'à celui de l'économie et du transport.

En second lieu, elle porte le coût de l'entreprise à 250 millions de dollars, plus le coût du canal de Welland. Le Canada a construit ce dernier, mais la commission recommande que le coût du canal de Welland soit inclus et c'est aussi mon avis, bien que ce canal soit entièrement en territoire canadien. La commission recommande d'inclure le coût du canal de Welland et de partager ensuite le tout, entre les deux pays. Les Etats-Unis paieraient une proportion plus considérable que celle que le Canada aurait à acquitter, parce que leur population est plus considérable et qu'elle se servira de ce canal plus que notre pays ne le fera, et vu que la commission a recommandé que le coût du canal Saint-Laurent et celui du canal de Welland fût divisé entre les deux pays, en proportion des avantages d'un chacun. Autrement dit, la commission propose que les Etats-Unis et le Canada payent le coût de l'entreprise, mais les premiers en proportion plus forte que le second. Par exemple, si le coût total représentait 252 millions, les Etats-Unis devrait en payer plus que la moitié, peut-être 152 millions, bien que la commission ne parle pas de cela, mais les Etats-Unis étant un pays beaucoup plus grand et ayant beaucoup plus de transport maritime, devraient naturellement payer plus que nous. En terminant, je dirai qu'il y a une raison de sentiment dont je n'ai pas encore parlé. Je ne crois pas qu'il soit bon de mêler ensemble le sentiment ou le patriotisme et les affaires, mais, toutefois, il convient de se rappeler que le Canada et les Etats-Unis ont vécu côte à côte, durant plus d'un siècle, sans avoir eu de difficulté sérieuse. Nous avons une frontière de 3,000 milles que ne défendent aucun fort, aucun canon de l'un ou de l'autre côté. Il n'y a pas eu de guerre entre ces deux pays depuis 1812. Voilà, il me semble, un bel exemple pour l'Europe surtout, de ce que deux pays entretenant des relations amicales et de sens véritable commun peuvent accomplir, quand ils le veulent en réglant leurs différends par l'arbitrage et non par le recours aux armes.

Je tiens à faire remarquer, bien que ce ne soit pas nouveau puisqu'on l'a déjà affirmé, que la construction de ce canal serait un magnifique monument à élever à l'amitié et à la bonne entente qui existe entre les Etats-Unis et le Canada.

M. J. L. BROWN (Lisgar): Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais je peux difficilement refuser de relever le défi lancé aux progressistes par l'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion). Il semble croire soit que nous ignorions absolument le sujet, soit que nous ne nous y intéressions pas. Je suis heureux de savoir qu'il est parfois, comme peut-être plusieurs autres députés, dominé par l'esprit de clocher. Il serait peut-être bon que certains de ses collègues témoignassent autant d'intérêt pour leur propre bien-être moral qu'ils n'en ont déjà témoigné à l'égard du bien-être moral des progressistes de peur que nous ne nous laissions entraîner par le démon de l'égoïsme.

A l'exemple de l'honorable député qui m'a précédé (M. Manion) j'attends beaucoup de ces Grands lacs. J'ai assez de confiance en la sagesse de la Providence pour croire qu'ils ont été placés là dans un but utile, et qu'un jour viendra où ces lacs serviront mieux qu'aujourd'hui aux fins pour lesquelles ils ont été situés au cœur même de ce continent. Il s'agit de savoir si on en retire aujourd'hui tous les avantages qu'il est possible d'en retirer. Il y en a qui prétendent que oui. Sur ce point, je ne veux pas me prononcer; mais je sais qu'on dit aussi qu'il nous est plus facile de payer les frais d'élévateurs exigés par le système actuel, à part des autres frais, qu'il ne le serait de construire ce canal dans les conditions actuelles. Est-ce exact? Je n'en sais rien. Personne ne peut nier que du point de vue technique, ce projet est magnifique. Il s'agit d'examiner quelles sont les chances de succès au point de vue commercial.

La plupart des objections qui ont été soulevées portent la marque évidente de l'esprit de clocher; c'est regrettable. Il est malheureux qu'un projet d'une pareille importance ne puisse pas être jugé d'après

son mérite, d'abord comme ouvrage technique, ensuite comme possibilité commerciale. Pour ce qui est du côté politique, personnellement, je n'ai aucune hésitation à mettre de côté toutes les objections concernant nos relations avec les Etats-Unis. Je suis heureux de voir que l'honorable député de Fort-William est aussi de cet avis. Il n'en est peut-être pas ainsi de certains de ses amis dont nous nous rappelons l'attitude à propos de la réciprocité. Si cette question était de nouveau soulevée, je ne pense pas que l'honorable député se trouve en aussi bonne compagnie.

L'hon. M. MANION: J'étais en faveur de la réciprocité.

M. BROWN: Je le sais et je regrette de le voir en compagnie de ceux qui l'entourent aujourd'hui.

L'hon. M. MANION: Je me considère en très bonne compagnie.

L'hon. M. LAPOINTE: Evidemment.

M. BROWN: Certains d'entre nous qui représentons des sociétés agricoles de l'Ouest avons eu l'occasion, d'assister à une conférence de l'Association des grandes voies fluviales, qui eut lieu à Winnipeg, il y a quelques années. Nous avons écouté avec beaucoup d'attention le projet qui nous fut alors soumis par cette association. Deux conditions avaient été stipulées: la première, c'est que nous ne devions pas l'accepter au lieu et place du chemin de fer de la baie d'Hudson. Or s'il y en a parmi nous qui montrent une certaine indifférence à l'égard de ce projet, c'est qu'ils s'en tiennent toujours au chemin de fer de la baie d'Hudson comme débouché pour l'écoulement de nos produits. Lorsque la chose reviendra devant la Chambre, il sera intéressant de noter le rôle que jouera l'esprit de clocher dans la discussion de ce grand projet.

L'autre difficulté était la suivante: Nous ne pensions pas qu'il fut juste de dépenser des sommes considérables pour le développement de nos canaux et voies fluviales, à moins d'avoir la certitude que ces voies fluviales procureraient vraiment des avantages au public et à nous-mêmes en notre qualité d'expéditeurs de grains. Autrement dit, nous ne voulons pas dépenser de l'argent en canaux et en ports pour en faire profiter exclusivement des intérêts tels que le syndicat des armateurs des lacs qui existe actuellement.

Quant à être indifférents à ce sujet, il n'est que juste de dire que l'indifférence est inconnue aux députés qui occupent notre coin de la Chambre. Nous reconnaissons tous que le problème des transports est le plus grand problème du jour. Il n'est pas de population plus intéressée à la question des transports que ne l'est celle des cultivateurs de l'Ouest et j'ai été bien heureux d'entendre l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River avouer simplement que le prix du grain est fixé à Liverpool et que nous devons accepter ce prix moins les frais de transport. C'est une déclaration que nous n'oublierons pas de sitôt et nous aurons l'occasion de nous en souvenir souvent.

J'entrevois en songe la réalisation de ce projet, monsieur l'Orateur, et je crois que le jour viendra où nous pourrons le mettre à exécution et que nous y trouverons un important facteur du développement de notre existence commerciale et nationale. Pour le moment, néanmoins, il est tout simplement impossible d'y songer. La question de savoir si le canal peut se construire pour $250 millions est très discutable, nous savons que des devis de ce genre sont toujours dépassés. Mais, même en admettant que nous puissions le construire à ce prix, nous reconnaissons que c'est impossible pour le moment et pour ma part je désire me faire l'écho de ce qu'a dit l'honorable député de Qu'Appelle (M. Millar) et c'est que ce projet étant, pour l'instant, hors du domaine des possibilités pratiques, l'à-propos de le discuter est douteux pour la raison que nous avons d'autres grands problèmes qui appellent notre attention immédiate. J'espère que, quelque jour, ce projet pourra passer dans le domaine des choses pratiques et nous devons nous rappeler que si nous n'avions pas de visions nous n'accomplirions jamais rien. En attendant nous pouvons très bien considérer cela comme une simple imagination de ce que nous accomplirons plus tard, et consacrer toute notre attention aux choses pratiques qui en ont besoin.

M. CAHILL: Mon intention était de me tenir à l'écart de ce débat jusqu'au moment où l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion) m'a cité comme ayant, l'an dernier, donné mon appui à cette résolution ou à une autre résolution analogue. Je n'ai pas pris la peine de faire de recherches dans le hansard, mais je me souviens parfaitement bien que j'ai pris la parole pour m'y opposer.

L'hon. M. MANION: Qu'on me permette ici un mot. L'honorable député a parfaitement raison. J'ai depuis relu le hansard et j'ai constaté qu'il avait combattu la résolution, mais ses premières phrases m'ont

induit en erreur et je pensais qu'il l'avait appuyée. Je dois des excuses à l'honorable député pour cette erreur. Néanmoins, je puis dire que l'autre député dont j'ai cité les remarques avait appuyé la résolution.

M. CAHILL: Il se peut que l'honorable député n'ait pas encore eu le temps de faire de recherches touchant l'autre député dont il a parlé.

L'hon. M. MANION: Pardon, je me suis renseigné.

M. CAHILL: Je dirai que je m'oppose à ce projet de construction d'un canal en territoire canadien, en société avec tout autre pays. Si nous avons à construire ce canal au Canada, que le pays en supporte les frais. Je puis faire observer à mon honorable ami de Fort-William-et-Rainy-River, comme aussi à l'honorable député de Lisgar (M. Brown), lequel maintient qu'il n'existe aucun danger d'une complication possible entre le Canada et les Etats-Unis à cause de ce projet, que des complications se sont produites au sujet du canal de Suez quand Disraeli a acheté le capital-actions de ce canal. A cette époque, l'Egypte n'était pas sous le protectorat de l'Angleterre, mais elle y a été placée parce que l'Angleterre a acheté le capital-actions du canal et s'est trouvée avoir la haute main sur cette voie traversant l'Egypte. Une situation analogue peut se produire ici si nous nous associons à un autre pays pour construire un canal sur notre propre territoire. Si nous désirons construire un canal avantageux pour le Canada, que ne construisons-nous celui de la baie Georgienne qui est en plein territoire canadien et n'implique pas une entente entre les Etats-Unis et le Canada? L'honorable député de Toronto-Nord nous a fait observer que cette entreprise serait des plus avantageuses pour les villes de Cleveland, Toledo et Détroit. Ces villes ne sont pas en Canada et je suis convaincu que le Canada n'a pas de fonds à consacrer au développement des villes des Etats-Unis, parfaitement capables, du reste, de développer leur propre territoire.

Jusqu'à ce que le Canada soit bien établi, le Parlement ferait mieux de travailler à son progrès qu'à celui des Etats-Unis. Si nous construisons le canal de la baie Georgienne—je ne prône pas ce projet pour le moment, car je crois le pays incapable de faire les dépenses qu'il faudrait pour cela, quand même le canal devrait être entièrement construit en territoire canadien—nous aurons construit un canal plus avantageux pour le Canada parce qu'il favorisera le développement des régions adjacentes et la croissance des villes canadiennes. L'honorable député de Nipissing (M. Lapierre) représente un comté dont la ville de North-Bay fait partie. Le canal contribuerait à l'augmentation de cette ville. Il vaudrait beaucoup mieux favoriser des localités comme North-Bay que de nous engager dans des entreprises destinées à faire progresser des villes américaines.

L'hon. M. MANION: Je demanderai à mon honorable ami, dans la meilleure des intentions, s'il s'intéresse à ce projet parce que le canal de la baie Georgienne passerait plus près de son comté que le canal du Saint-Laurent?

M. CAHILL: Je répondrai bien franchement que le canal de la baie Georgienne favoriserait l'établissement d'une partie du territoire de mon comté et qu'en faisant du bien au comté de Pontiac, il en ferait tout naturellement à la plus grande partie du Canada.

L'hon. M. MANION: Vous en êtes la preuve, sans doute?

M. CAHILL: Naturellement, et voilà pourquoi je serais disposé à favoriser ce projet. Monsieur l'Orateur, je voudrais demander l'ajournement du débat s'il vous est possible de déclarer qu'il est six heures.

M. l'ORATEUR: Il est proposé par M. Cahill que le débat soit ajourné.

M. HOCKEN: Je m'étais proposé de traiter cette question, ce que je ne pourrai faire cet après-midi si le débat est ajourné.

M. L'ORATEUR: Il n'est pas encore six heures.

M. CAHILL: Comme je tiens à ajouter encore quelques mots, je vous prierai, monsieur l'Orateur, de déclarer qu'il est six heures, afin que je puisse fournir certaines données pertinentes à cette question quand nous reprendrons le débat. J'ignorais que la motion devait être discutée cet après-midi.

L'hon. M. MANION: Si monsieur l'Orateur déclare qu'il est six heures, la motion devra figurer en tête du Feuilleton, et ainsi mon honorable ami pourra plutôt s'attendre à parler de nouveau, que si le débat était formellement ajourné.

La séance est levée à six heures, sans que la question soit mise aux voix, selon le règlement.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

JEUDI 27 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DU REVENU CONSOLIDÉ ET DE L'AUDITION

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (bill n° 57) portant modification de la loi du revenu consolidé et de l'audition.

—Monsieur l'Orateur, le projet de loi a pour objet d'obtenir qu'à la fin de l'exercice financier les comptes publics soient fermés plus tôt. Aux termes de la loi, l'exercice se termine le 31 mars, mais il est d'usage que la clôture des comptes ne se fasse qu'assez longtemps après, ce qui fait que la mise en complet état des documents publics se fait attendre et que, de manière ou d'autre, l'expédition de la besogne parlementaire se trouve entravée.

En Angleterre, l'exercice se termine à la même date, soit le 31 mars, mais la fermeture des comptes n'y souffre pas de retard; on les prend tels qu'ils se trouvent ce jour-là. Nous projetons d'adopter le système anglais à condition que tout compte resté en souffrance puisse être réglé l'année suivante. Mais on tient surtout à ce que les comptes soient clos sans retard afin de faciliter en tout temps l'expédition des affaires publiques auxquelles ils se rapportent. Un des articles du projet de loi a trait aux valeurs qui sont en la possession des administrateurs des biens de personnes décédées à l'étranger; il prescrit de quelle manière doit se donner la preuve absolue du transfert. C'est une simple affaire de forme.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DÉPÔT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES ASSURANCES DE 1917

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un projet de loi (bill n° 58) portant modification de la loi de 1917 sur les assurances.

—Monsieur l'Orateur, il s'agit ici d'un des trois bills qu'on peut voir inscrits au Feuilleton et qui se rapportent à la loi des assurances, à la loi des compagnies de prêts et à celle des compagnies fiduciaires. Ils sont tous, plus ou moins, d'une nature technique, importants à leur façon, mais je pense que la Chambre approuvera ma proposition de lire d'abord chacun de ces projets de loi en 1re et 2e lectures et de les renvoyer ensuite au comité des banques et du commerce où tous ceux qui les désirent pourront exprimer leur avis à leur sujet. La Chambre ne sera nullement obligée de sanctionner ces projets avant que le comité en ait fait une étude attentive.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

1re LECTURE

De deux projets de loi déposés par le ministre des Finances:

Le 1er (bill n° 59), tendant à modifier la loi de 1914 relativement aux compagnies de prêt;

Le 2e (bill n° 60), tendant à modifier la loi de 1914 relative aux sociétés financières de dépôt.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par une astérisque.)

EXCÉDENTS DES GRAINS DÉLIVRÉS AUX ÉLÉVATEURS DU GOUVERNEMENT

M. MILLAR demande:

Quel bénéfice financier le gouvernement actuel a-t-il tiré des excédents des élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur, en 1921?

L'hon. M. ROBB (ministre du Commerce): Pour la récolte de 1920-1921, la valeur totale des excédents des grains délivrés au Gouvernement a été de $130,524.06. Les comptes rendus accusent ce chiffre, mais les paiements n'ont pas encore été faits.

LE "CANADIAN EXPORTER"

M. CHURCH demande:

1. Le commissaire fédéral des naufrages a-t-il tenu enquête à Victoria, Colombie-Anglaise, sur le naufrage du vapeur de la marine marchande du gouvernement canadien *Canadian Exporter*?
2. Dans l'affirmative, qu'est-il résulté de cette enquête?
3. Le capitaine du vapeur en question a-t-il porté appel à la cour suprême de la Colombie?
4. Dans l'affirmative, qu'en est-il résulté?
5. Le département de la Justice a-t-il donné une opinion sur le résultat de cet appel, à la demande du ministère de la Marine?
6. Dans l'affirmative, quelle était cette opinion?
7. Quel mode suit-on dans la nomination de ces évaluateurs maritimes dans des procès de ce genre?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Une enquête a été tenue à Vancouver par le commissaire des naufrages de la Colombie-Anglaise.

2. Le maître d'équipage et le second ont été trouvés en faute. Leurs certificats ont été suspendus pour une période de six et quatre mois respectivement.

3. Oui.

4. La décision a été infirmée en ce qui concernait le maître d'équipage.

5. Oui.

6. Que la coutume requise par le paragraphe 7 des règlements relatifs aux accidents de la marine marchande canadienne ne laisse rien à désirer.

7. Le choix en est fait par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

ENTREPÔTS DE SPIRITUEUX

M. MILLAR demande:

1. Combien d'entrepôts douaniers pour spiritueux fonctionnant dans la province de la Saskatchewan, le gouvernement actuel a-t-il autorisés?

2. Le gouvernement de la Saskatchewan, ou l'un de ses membres, a-t-il entrevu le gouvernement fédéral afin de faire diminuer ou augmenter le nombre de ces entrepôts douaniers pour spiritueux, ou pour faire réduire ou modifier les pouvoirs relatifs à ces entrepôts?

3. Le gouvernement fédéral a-t-il accordé des permis à des maisons d'exportation de spiritueux faisant affaires en Saskatchewan actuellement?

4. Dans l'affirmative, combien?

5. Dans la négative, ces maisons d'exportation de spiritueux font-elles un commerce sur lequel le gouvernement fédéral exerce une juridiction?

6. Le Gouvernement peut-il empêcher ces maisons d'exportation de faire un commerce interprovincial?

7. Un gouvernement provincial ou un représentant d'un gouvernement provincial a-t-il entrevu le gouvernement fédéral pour faire restreindre ou modifier les transactions de ces maisons d'exportations de spiritueux?

8. Dans l'affirmative, quels gouvernements provinciaux, et quelle était la nature des requêtes faites au gouvernement fédéral?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes): Au sujet de cette question, je prierai l'honorable député de voir les fonctionnaires du département. Ils prétendent qu'il n'y a pas d'entrepôts d'exportation de spiritueux dans aucune des provinces. Il pourrait interviewer les fonctionnaires pour s'entendre sur la signification de cette expression.

LE DOCTEUR LOVERING

M. CLARK demande:

1. Le docteur D. A. Taylor, chirurgien de la gendarmerie à cheval à Lethbridge, a-t-il été destitué ou l'a-t-on prié de démissionner?

2. Dans l'affirmative, quand et pourquoi?

3. Le docteur J. E. Lovering, de Lethbridge, a-t-il été nommé chirurgien suppléant?

4. Dans l'affirmative, quand et pourquoi; et la nomination a-t-elle été faite par la commission du service civil ou par le Gouvernement?

5. Ce docteur J. E. Lovering était-il candidat libéral à Lethbridge aux dernières élections fédérales?

6. Dans l'affirmative, combien de candidats y avait-il à cette élection, et combien ont reçu plus de votes que le docteur Lovering?

7. Le Gouvernement sait-il que le docteur Lovering s'est toujours ouvertement opposé à tout service militaire du commencement à la fin de la dernière guerre?

8. A-t-on demandé des candidats aux fonctions susdites par annonce publique?

9. Dans l'affirmative, quelle était la nature des annonces, combien de postulants se sont présentés, et combien de demandes venaient de soldats rapatriés?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Le docteur Taylor, spécialiste pour les yeux, le nez et la gorge, a été mis à la retraite et un chirurgien a été nommé.

2. 22 mars, 1922.

3. Oui.

4. A partir du 1er mai 1922. Cette nomination ne tombe pas sous la juridiction de la commission du service civil.

5. Oui.

6. Aucun renseignement.

7. Non.

8. Non.

9. Répondu sous le n° 8.

REVENU ET DÉPENSES

M. RINFRET demande:

1. Quelle était la population du Canada en 1877?

2. Quels furent les revenus fédéraux pour l'exercice 1876-77?

3. Quelles furent les dépenses pour la même période en (*a*) comptes courants et (*b*) comptes du capital?

4. Quel était le revenu total du Canada dans l'exercice financier terminé le 31 mars 1922?

5. Quelles ont été les dépenses pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1922, en (*a*) comptes courants, et (*b*) compte du capital?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1. 4,013,000 (estimation par le bureau fédéral des statistiques).

2. $22,927,760.

3. (*a*) Imputable sur le fonds consolidé, $23,519,301. (*b*) Compte du capital, $7,599,709.

4. $371,519,454, d'après les comptes (incomplets) du ministère des Finances, au 31 mars 1922.

5. (*a*) $324,758,377 à compte du revenu consolidé; (*b*) $16,742,081, d'après les comptes (incomplets) du ministère des Finances au 31 mars 1922.

LES MAJORS GÉNÉRAUX BURSTALL ET GWATKIN

M. WARD demande:

1. A quelles dates le major général sir Henry Burstall et le major général sir Willoughby Gwatkin ont-ils été mis à la retraite?

2. Quelles soldes et allocations recevaient-ils lors de leur mise à la retraite?

3. Doivent-ils recevoir une pension dès leur retraite?

4. Dans l'affirmative, d'après quelle échelle?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

Le lieutenant général sir Henry Burstall, K.C.B., K.C.M.G.

1, 3 et 4. Le lieutenant général sir Henry Burstall a obtenu un congé d'absence avec solde et allocation intégrales, depuis le 20 mars 1922, jusqu'au 28 octobre 1923, date à laquelle il doit être mis à la retraite avec une pension annuelle de $5,993.14, conformément à la loi pourvoyant, en pareils cas, à une augmentation de $126,86, après 16 293/365 années, alors que toutes les contributions impayées auront été recouvrées, ladite pension devant dater du 29 octobre 1923.

2. $9,000.

Le major général sir Willoughby Gwatkin, K.C.M.G., C.B.

1. Le major général sir Willoughby Gwatkin a donné sa démission de la commission d'aviation, datant du 1er avril 1922. Il a obtenu un congé d'absence d'un an à partir de cette date avec la même rémunération que celle qu'il reçoit actuellement.

2. $4,196.80 par année. Cet officier reçoit une pension du gouvernement anglais.

3 et 4. Il ne recevra aucune pension du gouvernement canadien à sa mise à la retraite.

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS—RÉPARATION DE WAGONS

M. GAUVREAU demande:

1. Des contrats pour réparations quelconques à des wagons de l'Intercolonial ont-ils été adjugés à des compagnies privées au lieu de faire faire ces réparations dans les divers ateliers de l'Intercolonial?

2. Dans l'affirmative, à quelles compagnies?

3. Le département des chemins de fer se propose-t-il de faire faire des réparations, améliorations, etc., aux locomotives et wagons et autres voitures par les employés des différents ateliers des chemins de fer nationaux?

4. Quel montant, s'il en est, a-t-on payé à des compagnies privées pour réparation de matériel roulant, surtout pour cette partie des chemins de fer nationaux entre Montréal et Halifax?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Des contrats pour la réparation d'une partie des fourgons seulement, qui appartiennent aux réseaux Nationaux-Canadiens, ont été donnés à des compagnies particulières, afin de remédier au chômage dans diverses parties du pays.

[M. Ward.]

2. La Canadian Car and Foundry Company, Ltd., la Eastern Car Company, la National Steel Car Corporation.

3. La compagnie a toujours réparé et amélioré ses locomotives dans ses propres usines, et elle continuera à le faire.

Quant aux wagons, ils seront construits dans nos propres ateliers, autant que faire se pourra.

4. Le montant payé jusqu'à ce jour à des compagnies particulières qui ont fait des travaux de réparation au matériel roulant de tout le réseau national, est de $389,961.93. On utilise le matériel roulant de ce réseau pour le service en général, et il est impossible de répartir les frais de réparation du matériel employé ou à employer dans une section quelconque de la ligne, comme par exemple celle de Montréal à Halifax. Le montant payé pour ce travail à des compagnies de montréal et à d'autres de l'Est, s'est élevé à $371,600.83.

LA TAXE SUR LES VENTES

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Quelle était la valeur des marchandises importées au Canada (sur lesquelles la taxe de vente a été perçue) dans chaque mois du dernier exercice financier, et quel fut le montant de taxes susdites reçues dans chaque mois?

2. Quelle était la valeur des marchandises manufacturées au Canada (sur lesquelles la taxe de vente fut perçue), dans chaque mois du dernier exercice financier, et quel fut le montant de taxes susdites perçues dans chaque mois?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes): Il n'est pas tenu de comptes relativement à la valeur des marchandises importées ou fabriquées au Canada et sur lesquelles on a perçu la taxe sur la vente.

2. Le montant de la taxe sur la vente perçu, chaque mois de l'exercice clos le 31 mars 1922, sur les marchandises importées et sur les articles fabriqués au Canada, se détaillait comme suit:

	Taxe de vente sur les marchandises importées	Taxe de vente sur les articles fabriqués au Canada
Avril 1921	$ 686,567 34	$ 2,328,232 39
Mai	1,062,292 37	2,123,628 34
Juin	1,362,396 96	3,114,552 71
Juillet	1,364,309 51	4,051,762 31
Août	1,492,634 59	4,367,194 10
Septembre	1,415,466 54	4,050,871 93
Octobre	1,485,759 22	4,589,278 65
Novembre	1,598,218 16	4,019,838 64
Décembre	1,242,466 24	4,749,386 31
Janvier 1922	1,330,333 10	4,280,908 70
Février	1,372,919 69	2,935,733 48
Mars	1,981,132 04	3,208,508 60
Total	$16,394,495 76	$44,819,896 16

LE QUAI DE L'ORIGNAL

M. BINETTE demande:

1. Quel est le chiffre des dommages causés par le feu au quai de L'Orignal, comté de Prescott, en 1920?
2. Quels particuliers ont aidé à combattre cet incendie, et combien chacun d'eux a-t-il reçu pour ses services?
3. Combien ont coûté les réparations de ce quai?

L'hon. A. B. COPP (au nom du ministre des Travaux publics):

1. $6,500, calculé sur le coût estimatif de la refection du débarcadère, d'une partie des abords et du hangar aux marchandises.

2. O. Dubois, $4.90; Jos. Bertrand, $4.90; Ernest Brabant, $4.90; P. Dubois, $4.90; Charles G. Smith, $4.90; C. Dubois, $4.90; E. Landriault, $4.90; P. Brabant, $2.10.

3. Le coût de réparation, à la suite des dommages causés par le feu, représente $3,969.13.

LES DROITS D'ACCISE SUR L'ALCOOL

M. HUBBS demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de réduire les droits d'accise sur l'alcool, pour les pharmaciens détaillants?
2. Dans l'affirmative, ce droit sera-t-il porté au chiffre imposé aux producteurs dans les distilleries ou les entrepôts douaniers?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): L'exposé budgétaire annoncera la nature des changements que le Gouvernement se propose d'apporter à cet impôt.

LES TARIFS DES CHEMINS DE FER

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer) propose la résolution suivante:

Bien que la réglementation des tarifs de chemins de fer relève de la commission des chemins de fer, il est à propos de nommer un comité spécial qui s'enquerra des frais de transport par voie ferrée; car des conférences récentes du Gouvernement avec les chefs exécutifs des divers réseaux sur la réduction des tarifs de fret, ont démontré que les représentants des chemins de fer croient inopportun de réduire immédiatement ces tarifs sur les denrées essentielles, parce que la suspension de la convention de la Passe-du-Nid-de-Corbeau expire le 6 juillet 1922;

Que dans les circonstances, il est désirable d'offrir à tous les intéressés l'occasion de soumettre leur opinion en l'espèce audit comité, eu égard surtout à l'effet que les tarifs établis par la convention de la Passe-du-Nid-de-Corbeau ont produit sur les chemins de fer Nationaux canadiens et d'autres lignes, comme sur l'expansion agricole et l'industrie canadienne en général;

Et que ledit comité ait pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, y compris les minutes et les témoignages recueillis devant le comité de la Chambre des communes lors des sessions précédentes, d'interroger les témoins sous serment, et de faire rapport de temps à autre.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter cette motion; je me contente d'observer, qu'à mon avis, le Gouvernement n'a pas le droit de l'examiner cet après-midi. C'est une proposition importante du moins par rapport aux autres articles de l'ordre du jour. Le premier ministre, quand on lui a demandé hier quel serait le programme sujourd'hui, a répondu:

Nous examinerons les crédits des Affaires indiennes, des Mines et des Travaux publics.

Il n'a pas été question du tout de cette proposition. Il ne serait pas juste envers l'opposition, et en réalité envers la Chambre, de procéder maintenant à son examen du moment qu'il n'en a pas été fait mention hier.

L'hon. W. J. MACKENZIE KING (premier ministre): Je suis parfaitement d'accord avec mon très honorable ami: c'est par inadvertance qu'il n'en a pas donné avis hier soir. Nous pouvons nous entendre pour la remettre jusqu'à mardi prochain.

(La proposition est remise.)

DÉCLARATION DU PREMIER MINISTRE NORRIS

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): J'aurai quelques questions à poser au cabinet relativement à certaines déclarations faites par M. Norris, premier ministre du Manitoba, touchant la question du tarif des chemins de fer et divers autres sujets. D'après un compte rendu publié dans la *Gazette* de Montréal et d'autres journaux, M. Norris aurait dit, au cours d'une assemblée publique, après un long séjour à Ottawa, que la commission des chemins de fer en était arrivée à une décision au sujet des prix de transport et il aurait virtuellement annoncé ce qu'allait être cette décision. Pour plus d'exactitude, voici en résumé ce qu'il aurait dit:

Le premier ministre a fait d'importantes déclarations au sujet des taux de transport et des ressources naturelles.

A propos des taux de transport, le premier ministre Norris a annoncé que la lutte engagée par le gouvernement provincial pour la réduction des taux de transport avait été couronnée de succès, et qu'avant les premières expéditions de grain de 1922, il y aurait une réduction qui représenterait une économie d'environ 8 millions pour la province.

La dépêche dit plus loin:

M. Norris qui est revenu d'Ottawa, il y a quelques jours, a, dans son discours devant la convention, passé en revue les démarches faites

depuis trois ans en vue d'obtenir des taux de transport moins élevés. Il a dit que les arguments exposés devant la commission des chemins de fer par les avocats de la province avaient détruit les prétentions des compagnies de chemin de fer à l'appui de ce qu'il a appelé les taux excessifs qui sont exigés actuellement.

Je ne demande pas si ce compte rendu est exact; mais je voudrais savoir si le Gouvernement a quelque chose à dire à ce sujet. Je sais qu'il va y avoir bientôt une élection provinciale, ce qui me fait croire que les paroles de M. Norris ont été bien rapportées. Supposant donc que c'est exact, je demande au Gouvernement si M. Norris avait quelque raison de faire une pareille déclaration. Avait-il le droit d'annoncer une décision de la commission des chemins de fer sur une des plus importantes questions qui lui aient jamais été soumises depuis sa création? Si oui, le Gouvernement approuve-t-il cette façon de faire annoncer les jugements de la commission des chemins de fer par les membres du parti libéral?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'avouerai, monsieur l'Orateur, que je ne saisis pas très bien le but de la question que vient de poser mon honorable ami, à moins que ce ne soit pour impliquer dans la dernière partie, une signification politique au compte rendu de la presse, qui n'en comporte probablement pas, logiquement. Je ne suis pas en mesure de dire si le compte rendu est exact ou non; c'est à M. Norris de le dire. Il n'y a eu aucune communication officielle entre le Gouvernement et M. Norris au sujet des taux de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que je demande. Est-il exact, comme le prétend M. Norris, que la Commission des chemins de fer ait pris une décision, et, dans l'affirmative, la décision est-elle ce que l'a représentée M. Norris?

L'hon. MACKENZIE KING: Il me faudra le demander à la commission des chemins de fer avant de pouvoir répondre à mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est parfait. Le premier ministre veut-il dire qu'alors que le ministre des chemins de fer se dispose à proposer la nomination d'un comité spécial pour examiner la question des taux de transport, la décision de la commission des chemins de fer à ce sujet, a été déjà ou a pu être communiquée au premier ministre du Manitoba, sans que le premier ministre du Canada en ait eu la moindre connaissance?

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. MACKENZIE KING: Certainement non. Aucune déclaration touchant la politique du Gouvernement à cet égard ne sera faite avant que la Chambre n'ait eu toutes les occasions voulues pour discuter le projet de résolution du ministre des chemins de fer et pour examiner le problème en comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas de cela.

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai le droit d'avoir une réponse.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce n'est pas ici l'endroit pour faire une campagne provinciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre ou le Gouvernement sait-il si la comission des chemins de fer a rendu une décision à ce sujet?

L'hon. M. LAPOINTE: S'agit-il ici d'une campagne électorale?

L'hon. MACKENZIE KING: Il n'y a pas eu de décision du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai une autre question à poser et il sera facile au premier ministre d'y répondre par un "oui" ou un "non". Le journal ajoute que M. Norris a fait allusion à la suspension de 1918 de l'entente du Crow's Nest Pass, suspension confirmée par la loi de 1919, et a aussi parlé de l'article 325 confirmant cette suspension:

Alors qu'il était à Ottawa, dit le premier ministre Norris, lui et l'honorable T. H. Johnston ont réussi à obtenir du gouvernement King son consentement pour laisser tomber cet article et, conséquemment, les taux reviendraient automatiquement à ce qu'ils étaient en 1919.

Est-ce exact ou ne l'est-ce pas?

L'hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement n'a donné son consentement à rien qui puisse se rapporter aux taux de transport des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, si M. Norris a dit cela, il est complètement dans l'erreur?

Quelques DEPUTES: Le règlement.

L'hon. M. FIELDING: Demandez-le à M. Norris.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides sous la présidence de M. Gordon.

Indiens. — Nouvelle-Ecosse, $50,140.

Quelques DEPUTES: Adopté.

(L'article est adopté.)

M. CARROLL: Je n'étais pas présent quand cet article a été adopté et j'aimerais à dire quelques mots à ce sujet qui est important.

M. le PRESIDENT: L'article a été adopté.

M. CARROLL: J'aurai peut-être une autre occasion de parler à ce sujet.

M. CALDWELL: Je propose que le comité revienne à cet article. Il n'est pas juste de l'adopter sans donner aux honorables députés de la Nouvelle-Ecosse une occasion de le discuter.

(La motion est adoptée.)

M. CARROLL: Je crois comprendre que le Gouvernement avait l'intention de déplacer les Indiens de leur réserve actuelle de Sydney pour leur donner un emplacement en dehors de cette ville. Ceux qui s'intéressent au sort des Indiens s'opposent à ce déplacement. Je ne veux pas dire par là qu'ils s'opposent au déplacement des Indiens, mais les terres que le Gouvernement a achetées près de la ville de Sydney ne conviennent nullement comme emplacement pour les Indiens.

M. DUFF: Ou pour tout autre Indien.

M. CARROLL: Oui, ou pour qui que ce soit. Je comprends que cet achat a été fait il y a quelque temps. Quant à cet endroit près de Sydney, endroit où l'on veut déménager les Indiens, les personnes de la Nouvelle-Ecosse qui ne l'ont pas vu savent néanmoins quelle est sa réputation. Je désire insister auprès du Gouvernement pour lui bien faire comprendre que même si on a fait l'acquisition de cet emplacement près du quai Whitney, ce serait une honte que d'y placer les Indiens. J'ai reçu à ce sujet de vigoureuses protestations de l'évêque Morrison, d'Antigonish, et du clergé catholique de Sydney—protestations qui ont dû être adressées au ministre lui-même—contre l'établissement des Indiens à cet endroit. Des recommandations ont été faites par le clergé catholique parce que ces Indiens sont catholiques, et le clergé fait observer qu'il serait fort peu à désirer et même honteux d'enlever les Indiens de leur réserve de Sydney pour les mettre sur cet emplacement acheté d'un monsieur aujourd'hui décédé. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait pas faire disparaître les Indiens de la réserve de Sydney si la ville de Sydney est de cet avis, mais le ministre comprendra que nous nous opposons au fait qu'on veut mettre ces gens sur un emplacement qui ne leur convient nullement. La situation est telle qu'il est certains aspects que je ne saurais discuter en comité, mais, pour le moment, je demanderai au ministre de remettre la chose jusqu'au moment où je pourrai discuter la question avec lui en particulier.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Je ne suis pas au courant des objections que mon honorable ami a indiquées.

Le terrain a été acheté à un nommé Gillies, et l'on se propose d'y installer les Indiens. Je discuterai volontiers la question en une autre circonstance si, comme le dit notre collègue, elle ne peut être examinée en comité général. Je pourrais avoir une conversation avec lui à ce sujet.

(Le crédit est adopté.)

Indiens, Nouveau-Brunswick, $28,784.

M. HANSON: Il y a un groupe d'Indiens, établi dans la ville de Devon qui fait partie de ma circonscription. Ils sont là depuis un bon nombre d'années. Le terrain de la réserve est de peu d'étendue, peut-être cinq ou six acres, et se trouve en plein centre de la population. Il est probable que les Indiens se sont installés à cet endroit avant que la localité fût habitée comme elle l'est aujourd'hui.

Il existe également dans la même circonscription deux autres réserves, l'une à French-Village, comme on l'appelle, et l'autre à Oromocto. La petite ville de Devon est un centre très actif qui a obtenu dernièrement son érection civile. J'ai appris que la municipalité a demandé par requête au département des Affaires indiennes de transporter la tribu dans l'une des deux réserves situées dans le voisinage; les Indiens sont eux-mêmes favorables au changement. Le progrès de la ville en dépend, et les Indiens y ont intérêt.

Je prierais le ministre de consulter les dossiers du ministère pour prendre connaissance de la requête envoyée par la municipalité de Devon, sollicitant le déplacement de la tribu, non contre sa volonté, mais d'accord avec elle. Aucune décision n'a été prise par l'administration et c'est à la prière du conseil municipal que je signale l'affaire à l'attention du ministre afin que le changement se fasse. La tribu n'est pas nombreuse; elle comprend moins de cent individus, peut-être guère plus de

cinquante. Sa présence au centre même de Devon paralyse le développement de la ville.

Je pense que si le ministre veut se donner la peine de demander un rapport à ses fonctionnaires, il en viendra à la conviction que la municipalité a tout à fait raison et qu'il est dans l'intérêt de la ville que la tribu soit transportée à French-Village ou à l'autre réserve, celle d'Oromocto. Je répète que les Indiens eux-mêmes ne feront aucune opposition au changement, c'est du moins mon avis, après avoir causé de l'affaire avec plusieurs Indiens. Le conseil s'est livré aussi à une enquête de ce côté et il a acquis la certitude que le déplacement est désiré par la grande majorité de la tribu. J'espère que le ministre s'occupera de la question.

M. CALDWELL: Avant que ce chapitre soit adopté, je désire poser une question au ministre au sujet des coupes pratiquées illégalement sur la réserve de Tobique, dans le comté de Carleton, que j'ai déjà dénoncées l'année dernière.

Je voudrais savoir si les dommages-intérêts ont été prélevés sur les gens qui ont pratiqué ces coupes. Où en est la question?

L'hon. CHARLES STEWART: Je veux assurer l'honorable député que je m'occuperai sérieusement de cette question. Les fonctionnaires chargés de l'enquête sur cette affaire sont en route. Je ne possède aucune connaissance personnelle de la question, et lorsque nos fonctionnaires seront de retour je serai en mesure de faire une déclaration.

(Le crédit est adopté.)

Indiens, Ontario et Québec, $183,115.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Nous sommes en droit de demander à connaître l'emploi des fonds votés pour l'exercice écoulé, à l'occasion du vote des crédits.

Je constate une augmentation dans les trois chapitres relatifs aux Indiens à commencer par celui-ci, et une diminution dans le budget général comme dans le crédit en faveur des écoles indiennes. Le ministre s'est efforcé de balancer les augmentations avec les diminutions pour arriver à un chiffre budgétaire égal à celui de l'exercice précédent.

L'administration va coûter dans l'Ontario, dans les provinces de l'Ouest, en Colombie-Anglaise $140,000 de plus que l'année dernière, et pour égaliser les choses, le ministre prélève cette somme sur le crédit habituellement accordé aux écoles. Quelle est l'opinion du ministre sur la valeur de l'éducation? Peut-être que ces retranchements sont dus à la nécessité de réduire la production. Je l'ignore. Dans tous les cas, le budget des Affaires indiennes s'est augmenté du coût des approvisionnements que l'Etat doit fournir aux réserves. A mesure que les prix montaient le budget s'enflait.

Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais l'an dernier nous avons pu, je crois, faire une petite réduction. Cette année, nous n'avons aucune réduction. Pourtant c'est l'année de la rapide diminution des prix—je n'aurais peut-être pas dû dire "rapide" mais constante et assurément certaine diminution des prix—et même avec une intention platonique de restreindre les dépenses le ministre aurait pu trouver une occasion de faire quelques réductions dans ces crédits. Mais il se présente au Parlement avec les mêmes chiffres que l'an dernier, malgré qu'il ait sans doute une occasion de les réduire par suite de la diminution des prix. Cela n'est peut-être pas possible pour les salaires—il lui a été probablement impossible de les réduire—mais il y a certains frais qu'il aurait pu diminuer facilement et il n'est pas douteux que le matériel lui fournissait une occasion d'économiser considérablement.

L'hon. CHARLES STEWART: Les réparations aux chemins, aux ponts et aux drainages sont en grande partie cause de l'augmentation. Les fonctionnaires me disent qu'il s'est construit beaucoup de routes dans Ontario et Québec, par les soins des municipalités et des gouvernements provinciaux et dans beaucoup de cas il est nécessaire de faire des réparations aux chemins qui traversent les réserves indiennes, autrement les bonnes routes manqueraient par endroit, et l'on insiste pour que le département fasse sa part des améliorations nécessaires. Je n'ai pas une connaissance personnelle de la question, mais les fonctionnaires me donnent ce renseignement au sujet de ce crédit particulier. Toute l'augmentation provient en général de dépenses de cette nature. Quand les travaux ne sont pas particulièrement nécessaires pour les Indiens eux-mêmes, ils sont indispensables dans l'intérêt du public en général qui passe dans la réserve et l'argent est destiné à compléter les travaux de routes entrepris conjointement par la province et les municipalités.

Je tiens à donner quelques explications au sujet de l'éducation, parce que, bien que l'éducation des Indiens paraisse souffrir du désir d'économiser, ce n'est pas le cas en ce moment. Je voudrais expliquer clairement au comité que si les crédits avaient été préparés de cette façon, j'ai reconnu après un examen sérieux de la situation que cette somme était indispensable pour les besoins de l'éducation et qu'il y aura une augmentation générale que le comité devra approuver parce qu'elle viendra dans le budget supplémentaire des Affaires indiennes. Si j'avais été plus familier avec le budget, j'aurais prévu cette dépense, mais la question n'a pas été soumise à temps à mon attention. Mon honorable ami a soulevé cette question, mais j'avais l'intention d'en parler quand nous y arriverions et d'en informer le comité afin que nous ne soyons pas accusés d'injustice. D'après moi, elle devrait apparaître ici et nous aurions dû indiquer l'augmentation dans ces crédits généraux. Je serai prêt à donner une explication à ce sujet. Nous demanderons la même somme environ que l'an dernier pour les besoins de l'éducation.

Le très hon. M. MEIGHEN: La politique de restriction des dépenses que le Gouvernement a proclamée s'est transformée en une politique d'augmentation des crédits, avec explications.

L'hon. CHARLES STEWART: Je ne pense pas que cette manière de voir devrait s'appliquer à cette affaire. J'ai agi franchement avec le comité et j'ai exposé ce que j'aurais fait si j'avais été au courant de la situation. Je ne désire pas que les crédits induisent le comité en erreur. C'est la dernière chose à laquelle je penserais. Si l'on s'oppose à l'augmentation de cette dépense, nous devrons la discuter à ce point de vue et expliquer pourquoi les crédits paraissent sous cette forme. J'ai fait mention du crédit de $9,300 dans les dépenses générales et voici le mémoire que j'ai à ce propos:

Sur cette augmentation, $3,300 sont nécessaires pour faire face aux accroissements de salaires qui doivent être accordés d'après la loi du service civil et le solde de $6,000 pour remplacer le bateau à vapeur qui servait autrefois à l'agent des Indiens à Kenora, Ont., pendant de nombreuses années sur le lac des Bois, mais qui ne peut plus servir et qui est impropre à d'autres usages. On a demandé des soumissions pour un bateau à gazoline et la dépense est évaluée à $5,000. On aura aussi besoin d'un hangar pour le bateau dont le prix est évalué à $1,000.

Je ne connais rien de cette question sauf que les fonctionnaires demandent cette dépense, et le besoin paraît en être grand.

M. ETHIER: Pendant que nous discutons ce crédit, je désire appeler l'attention du ministre sur les conditions de la réserve indienne d'Oka, dans le comté des Deux-Montagnes. On y a nommé un agent chargé de veiller aux affaires des Indiens. Il se nomme M. Bertrand et il est en service depuis quelque temps. Il y a des plaintes à son sujet, parce qu'il ne parle pas la langue indienne. Je ne sais pas s'il peut parler même l'anglais.

La population de la réserve se compose d'Iroquois, d'Algonquins et de quelques Hurons. Les Indiens ont envoyé dernièrement une députation à Ottawa afin de réclamer la nomination d'un agent qui parle et comprenne leur langue. J'ai appuyé cette requête auprès des fonctionnaires du département avant l'arrivée du présent ministre à la direction des affaires, mais la question en est restée là. Avec la permission de la Chambre, je citerai le texte d'une lettre que j'ai reçue du chef de la réserve. Voici:

OKA, QUÉ., 25 avril 1922.

M. J. A. C. ETHIER, député,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—A notre titre de chefs de la tribu iroquoise d'Oka, nous réclamons votre aide afin de faire valoir les droits de M. Joseph Périllard aux fonctions d'agent des Indiens à Oka, Qué., devant la commission du service civil à Ottawa.

J'ai pensé qu'il était à propos de signaler l'affaire directement à la Chambre.

Ses aptitudes à remplir lesdites fonctions sont indiscutables. Il a déjà agi à ce titre par le passé à la satisfaction de tous. Sa connaissance de la langue des Indiens le rend apte à occuper cette situation.

Il est à ma connaissance personnelle que M. Périllard parle couramment l'iroquois, le huron, l'algonquin et le français.

M. JACOBS: Comment l'honorable député peut-il prétendre que cet homme parle couramment ces différentes langues?

M. ETHIER: Je ne saurais dire s'il parle ces langues à la perfection. Je l'ai vu à l'œuvre toutefois devant le tribunal à Sainte-Scholastique, dans le district judiciaire de Terrebonne, où il agissait en qualité d'interprète, au cours d'un procès dans lequel certains Iroquois étaient en cause. Il a rempli les fonctions d'agent de la réserve d'Oka pendant dix ou quinze ans. Il occupait ce poste avant 1911.

Vous nous rendriez un grand service en faisant valoir nos réclamations. M. Bertrand ne possède pas en réalité les aptitudes qu'il faut pour remplir ces fonctions, parce qu'il ignore absolument la langue des Indiens et de ce fait il n'est pas en mesure de s'expliquer avec eux. De plus, il est avant tout dans les affaires et il se trouve en mauvaise posture pour arbitrer les difficultés qui surgissent entre les Indiens du fait qu'il craint de mécontenter les gens et que son commerce en souffre. Nous ne tenons pas à entrer dans les détails, cela va sans dire, rela-

tivement à l'incapacité de M. Bertrand. Nous avons exposé assez clairement à notre avis les raisons pour lesquelles nous croyons que la nomination de M. Périllard serait à l'avantage de tous les intéressés.

Nous avons confiance que vous ferez tout ce qui dépend de vous afin de favoriser les intérêts de notre tribu, et nous demeurons,

Vos tout dévoués,

LE CHEF CORENTHE,
LE CHEF PETER ANGUS.

La tribu iroquoise d'Oka a fait valoir ses griefs auprès des autorités du département. Elle a délégué ses représentants à Ottawa, à cette fin. Les affaires de la réserve sont administées par un agent qui ne peut parler la langue des Indiens. On m'assure qu'en maintes circonstances où les indiens ont entamé des négociations avec le département, ils ont été obligés de faire traduire leurs réclamations par M. Périllard et de l'envoyer à Ottawa pour défendre leur cause. Avec un agent comme M. Bertrand, il est impossible de mener à bonne fin les négociations entamées avec les Indiens. Je le soumets donc respectueusement à la Chambre, et au ministre, on devrait confier l'agence de la réserve d'Oka, dans le propre intérêt des Indiens à l'homme qui habite sur les lieux depuis quinze ans, parle leur langue, est au fait de leurs besoins et les connaît tous personnellement. L'agent d'une réserve, cela va sans dire, devrait être familier avec la langue que parle la tribu; or, le fonctionnaire en charge à l'heure actuelle n'a pas la compétence voulue pour gérer les affaires des Iroquois d'Oka; nous devrions donc le remplacer dans l'intérêt de toutes les parties en cause. Le ministre et les fonctionnaires du département devraient, à mon sens, examiner soigneusement la requête des Indiens d'Oka et peser sérieusement les griefs qu'elle expose.

Le crédit est adopté:

Indiens—Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest, $661,092.

L'hon. CH. STEWART: Ce crédit accuse une augmentation globale de $74,282. De cette augmentation, le principal item a trait aux hôpitaux, aux soins médicaux et aux médicaments.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour quelle raison?

L'hon. CH. STEWART: L'augmentation nette s'élève à $34,810 et elle se compose ainsi qu'il suit: L'allocation à l'hôpital de Dynevor est portée de $1 à $1.25 par jour pour chaque patient.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre entend-il par cela que l'allocation pour soins médicaux et médicaments doit être augmentée au fur et à mesure que le coût de l'existence diminue?

L'hon. CH. STEWART: Ce n'est pas précisément le point. Il ne s'agit pas de la cherté de la vie, mais bien des soins médicaux qui sont donnés aux Indiens. Je ne suis pas en mesure de me prononcer quant à l'avenir; si j'ai bien compris toutefois, les hôpitaux ont réclamé avec persistance une augmentation de chiffre des allocations qu'ils reçoivent pour les soins médicaux donnés aux Indiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il en sera toujours ainsi. De toute cette situation, il ressort que le ministre choisit justement pour céder à ces demandes le moment où le coût de l'existence et le prix de toutes choses diminuent sensiblement de sorte que les frais occasionnés par les soins médicaux accordés aux Indiens malades sont à la hausse. Le département a toujours alloué aux hôpitaux une somme de tant par jour. Or, pour quelle raison irions-nous choisir le moment où le prix de toute chose diminue pour augmenter le chiffre de cette allocation?

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): Mon très honorable ami conviendra que les frais d'hôpitaux accusent une augmentation constante. Sans être au courant de tous les faits relatifs à cette question, je crois que cet arrangement est favorable. Il ne saurait suffire de $1 par jour pour les soins à donner à un patient à l'hôpital. Cet hôpital est maintenu par des particuliers. Peut-être ne devrais-je pas le dire, mais il me semble que nous avons tâché de nous acquitter à bon marché de nos obligations envers les Indiens qui sont sous notre tutelle et que nous avons confié le soin de ces tribus à des particuliers et à des associations religieuses, quand c'est à nous qu'il incombe. Sans vouloir d'augmentations radicales, j'ose soutenir, à la suite d'un examen superficiel, que nous devrions augmenter certaines dépenses concernant les affaires indiennes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans la coopération des associations religieuses et des institutions de charité le soin des Indiens laissera toujours à désirer. Ce sont elles qui peuvent le mieux s'acquitter de pareilles tâches, comme le temps et l'histoire l'ont prouvé, et il nous faudra continuer de travailler de concert avec elles. Les paroles de l'honorable ministre signifient tout simplement qu'à ce sujet l'ancien ministère a porté l'économie jusqu'à la lésinerie.

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): Mes paroles peuvent avoir ce sens-là, mais je ne les ai pas prononcées dans l'intention de critiquer. J'admets, avec mon très honorable ami, que les associations actuellement à la tâche sont celles qui peuvent le mieux s'en acquitter, mais je crois qu'en toute justice pour elles et pour les particuliers qui s'y dévouent, nous devrions faire preuve d'un peu plus de générosité.

M. SHAW: A-t-on pourvu au traitement médical des Indiens de la réserve de Stony, à Morley, Alberta, et dans l'affirmative, de quelles manière? Je puis me tromper, mais il me semble qu'on n'a pas prévu de frais d'hôpitaux par rapport à la réserve, où un médecin vient de quelque part, de temps à autre, faire un examen sommaire. L'honorable ministre voudrait-il nous assurer non seulement que l'on fera, mais que l'on continuera de faire un examen médical convenable?

M. NEILL: J'approuve de tout cœur l'attitude du ministre au sujet de l'augmentation des subsides en faveur des Indiens. Ce n'est pas une question d'économie, mais de justice. Il y a longtemps qu'on accorde trop peu à ces hôpitaux locaux. Il existe plus d'un cas semblable à celui de l'hôpital érigé dans mon district. Cet hôpital est maintenu en partie par des subventions du Gouvernement, et surtout par des souscriptions individuelles et des deniers recueillis au moyen de soirées dansantes et d'autres amusements. Cependant, il accuse, chaque année, un déficit de $2,000 à $3,000. Ayant scruté la situation à une réunion annuelle qui a eu lieu récemment, nous avons trouvé que nous payions environ la moitié de ce que coûte le soin des Indiens. On a demandé pourquoi ces gens, dont le ministère des Affaires indiennes a la tutelle, devraient dépendre de la charité des blancs. Il ne s'agit pas de coopération avec les églises et autres institutions de ce genre. Le médecin de la localité certifie que les Indiens ont besoin de traitement médical et on les envoie à l'hôpital. Jusqu'à présent, les hôpitaux ont reçu $1 par jour par patient, mais à notre hôpital il en a coûté environ $3 par jour. Il est vrai que le Gouvernement a fourni de l'aide, mais le traitement de chaque Indien s'est soldé par une perte considérable. Cela est injuste et ne devrait pas être. Je suis heureux que l'honorable ministre ait cru devoir prendre l'attitude qu'il prend aujourd'hui.

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): C'est M. A. W. Park qui est médecin de la réserve de Stony. Ses appointements sont de $600.

M. SHAW: Demeure-t-il sur la réserve?

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): Je suis informé qu'il demeure à Cochrane, Alberta.

M. CALDWELL: Quels item le crédit de $335,805 pour frais généraux concerne-t-il? Ce crédit pour frais divers me paraît immense; d'ailleurs il représente une augmentation de $41,760 par rapport à l'année dernière. La somme déjà votée comme étant destinée au Nouveau-Brunswick à titre de frais divers et imprévus, est de $850 seulement.

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): Je vais fournir un état détaillé des item qui composent ce total.

M. CALDWELL: Je ne demande qu'un aperçu général de ce que le crédit embrasse.

L'hon. M. STEWART (Argenteuil: Voici les causes de l'augmentation: $2,760 sont affectés aux suppléments d'appointements que prescrit la loi du service civil pour l'exercice en cours; $39,000 serviront à faire face au surcroît de dépense qu'entraînera l'application du traité n° 11, négocié en 1921 avec les sauvages du district du Grand lac des Esclaves et du fleuve Mackenzie, ainsi que l'expliquent les inscriptions spéciales de cet article du budget. Ce crédit a été ouvert pour le dernier exercice, 1921-1922, sous la rubrique "divers", mais il figure maintenant au chapitre "territoire du Nord-Ouest" auquel il appartient. Ce n'est donc pas une augmentation comparativement à l'exercice 1921-1922, puisque le crédit général est diminué du même montant. La somme de $39,000 fait l'objet d'un crédit spécial, au lieu d'être comprise sous l'item "divers"

M. COOTE: Je voudrais signaler au comité l'état de choses qui règne dans la réserve des Gens-du-Sang, dans l'Alberta. Cet hiver, lorsque j'ai visité cette réserve, j'ai eu une interview avec vingt sauvages qui m'ont remis un long mémoire qui exposait leurs griefs contre le Gouvernement. De plus, ils m'ont déclaré de vive voix qu'ils avaient beaucoup à se plaindre du traitement dont ils étaient l'objet; qu'ils n'avaient personne pour plaider leur cause; que les moyens de communication entre eux et le département fédéral semblaient avoir été supprimés; que, depuis l'établissement du bu-

reau des indiens à Régina, en 1918, ils ne paraissent plus être en état d'obtenir de soulagement. A leur demande, j'ai promis de discuter l'affaire avec le Gouvernement. Je l'ai signalée au ministre des Affaires indiennes, et je crois qu'il l'examinera d'un œil bienveillant. D'un autre côté, afin de contenter quelques amis des sauvages dans les environs de la réserve des Gens-du-Sang, je tiens à saisir le comité de cette question.

Les sauvages se plaignent surtout que le département leur a manqué de parole. C'est un reproche grave, à mes yeux, car les sauvages passent toujours leurs marchés de vive voix et ne signent jamais d'écrits; nous devrions donc prendre soin de ne rien négliger pour les convaincre qu'ils peuvent avoir une foi aveugle à la parole du Gouvernement. Ils prétendent qu'on les a trompés à dessein concernant l'affermage d'une partie de leur réserve pendant la croisade en faveur d'un accroissement de la production; qu'ils n'ont reçu que six dollars chacun, tandis qu'on leur avait promis vingt-quatre dollars par tête, comme loyer, et ils affirment que la différence leur revient.

Ce n'est là qu'un des griefs que le mémoire énumère, bien que ce soit probablement l'un des plus graves. Je n'imposerai pas à la Chambre le récit de toutes les plaintes du mémoire; cependant, de crainte que l'occasion ne s'en présente pas plus tard, je tiens à signaler à la députation, ainsi qu'au ministre le grief de certains sauvages qui se plaignent de manquer parfois de vivres et de souffrir de la faim. Un sauvage—qui, soit dit en passant, est bien instruit et parle parfaitement l'anglais—m'a déclaré que malgré le nombre de ses enfants (et sa famille comprenait huit personnes), on ne lui accordait, comme ration, que huit livres de viande par semaine. Or, cela peut sembler suffisant pour un blanc et sa famille; néanmoins, nous ne devons pas oublier que les sauvages se nourrissent principalement de viande et de pain. Cet individu m'a appris que tout membre de la tribu, s'il est père d'une famille peu nombreuse, ne reçoit que cinq livres de viande par semaine. On m'a dit que plusieurs sauvages sont malades, par suite d'une alimentation insuffisante, surtout en hiver, et qu'il faut attribuer à cette cause les cas de maladie, plus nombreux que d'habitude. On a ajouté que tous les soins médicaux que les sauvages reçoivent sont obtenus du médecin d'une ville avoisinante, lorsqu'il visite les hôpitaux de temps à autre, tandis qu'autrefois un médecin était domicilié dans la réserve. J'emprunte ces renseignements aux notes que j'ai prises lorsque j'ai visité la réserve et que ces sauvages m'ont fait des représentations.

Il me semble que cette réserve doit être mal administrée. Sa superficie, me dit-on, est de 354,086 acres. Les derniers rapports disponibles démontrent qu'ils se trouvent 1,161 sauvages sur ce vaste territoire, ce qui donne plus de 300 acres par homme, femme ou enfant. Il y a donc lieu de croire que cette réserve produirait assez pour faire vivre les sauvages dans une honnête aisance si un sens pratique présidait à son administration.

Les heureux résultats qui s'accusent dans cette réserve m'ont beaucoup frappé; les Indiens qui ont reçu l'instruction aux écoles industrielles sont mieux logés et jouissent de plus de confort que leurs aînés. Certains des meilleurs amis qu'ils comptent dans la région m'ont dit que l'espoir de l'Indien repose entièrement dans l'instruction et que si les fils des Indiens du Sang pouvaient aller puiser une somme suffisante de connaissances aux institutions jusqu'ici désignées sous le nom d'écoles industrielles, l'Etat n'aurait plus, dans vingt ans, à s'occuper de cette tribu, puisqu'elle serait capable de subvenir à ses propres besoins. Par conséquent, si le comité doit réduire le chiffre de certains crédits, je le prie de ne rien retrancher de ceux qui sont destinés à l'instruction des Indiens.

M. GOOD: Je désire appeler l'attention du ministre et, par la même occasion, celle du comité sur une brochurette due à la plume du docteur Peter H. Bryce et qui a récemment vu le jour en cette ville. J'en ai reçu un exemplaire par la poste, et je suppose qu'on a dû en envoyer à tous les députés. Elle a pour titre: "Un crime national" et renferme d'assez graves allégations au sujet des soins de médecin que le département procure aux Indiens. Je ne l'ai pas sous la main en ce moment, mais je l'ai lue avec le plus vif intérêt, et si ce qui y est allégué se rapproche le moindrement de la vérité, le ministre devra faire des investigations sans délai. Je le répète, je veux tout simplement appeler l'attention du ministre et du comité sur cette publication; il n'est pas utile que je m'attarde à discuter les allégations qui y sont formulées, puisque le ministre peut les lire lui-même.

Il est encore autre chose dont il convient de parler. Dans une des réserves indiennes de ma circonscription il s'est produit un assez grave état de choses au sujet duquel j'ai eu un entretien particulier avec le

ministre. Je ne sais s'il est utile que l'un de nous deux s'explique là-dessus; je m'en rapporterai à ce qu'il décidera. Mais comme l'affaire embrasse une question pour le moins d'intérêt très général, j'ai pensé que le comité serait bien aise d'entendre une explication de la part du ministre, car c'est à lui plutôt qu'à moi que la tâche incombe. Je le répète, il y a tout lieu, selon moi, de faire des investigations sur les allégations contenues dans la brochurette dont j'ai parlé.

L'hon. CHARLES STEWART: Les contestations qui se rattachent à la réserve des Indiens du Sang m'ont imposé une volumineuse correspondance. Il semble que la nomination d'un ou deux agents n'ait pas porté bonheur au département; on me dit cependant qu'une nomination de date récente va amener le redressement de plusieurs griefs des Indiens de cette réserve.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand a-t-on fait les nominations dont le ministre veut parler?

L'hon. M. STEWART (Argenteuil): L'automne dernier, à ce qu'on me dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'elles datent de plus loin que cela.

L'hon. CHARLES STEWART: Je puis bien me tromper, mais il me semble, je crois savoir que l'embarras provenait en grande partie de la façon d'agir de l'agent qui se trouvait sur les lieux.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire d'un agent qui était là il y a un certain temps.

L'hon. CHARLES STEWART: Oui. Quoi qu'il en soit, je me propose d'aller, dès que la session sera terminée, visiter autant de réserves indiennes qu'il me sera possible, quelques-unes dans chaque province, peut-être. Si je suis renseigné au sujet des Indiens de la partie septentrionale de l'Alberta, de leurs maisons d'éducation et de leurs hôpitaux, je le suis très peu, je l'avoue, sur les affaires indiennes en général. En se transportant sur les réserves, on peut se faire une bien plus juste idée de l'état des choses et se former une opinion quant à la meilleure manière de s'y prendre pour trancher cette question.

L'honorable représentant de Brant (M. Good) a fait porter ses observations sur la situation embarrassante qui s'est produite à la réserve des Six Nations. Il s'agit là de difficultés d'ancienne date qu'on peut attribuer en premier lieu à ce qu'un grand nombre des membres de la tribu se considèrent comme alliés de la Grande-Bretagne plutôt que comme pupilles de l'Etat. Au temps de la guerre, la question du service militaire a aussi fait surgir certaines difficultés; beaucoup d'Indiens de cette tribu s'opposaient avec une extrême énergie à l'enrôlement d'aucun des leurs. Il serait trop long d'examiner par le menu les difficultés que l'on a avec ces Indiens-là; c'est pourquoi je me borne à dire que de cet incident de la période de guerre il semble avoir résulté un état de choses des plus désagréables.

L'été dernier la réserve a souffert d'un orage de grêle et d'une période de sécheresse qui a fait manquer la récolte.

Beaucoup d'Indiens de la réserve qui recevaient des salaires assez élevés se sont vus sans emploi l'hiver dernier, ce qui a occasionné une grande misère. Pour cette raison, peut-être, et autres, le conseil a demandé au Gouvernement une distribution en argent de $20 par habitant, prise sur les fonds de la tribu. Mais nous avons jugé cela impossible. Les fonds accumulés des tribus sont gardés en dépôt pour les fins générales de ces tribus; en vertu de la loi des Indiens, ils ne peuvent être affectés à diverses fins. Mais, ce n'est pas là l'un des objets. Ce partage ne saurait donc être fait sans l'autorisation du Parlement. En outre, étant données les circonstances malheureuses de l'an dernier, les Indiens, dans nombre de cas, ont eu besoin de graines de semence. Le Gouvernement a offert de soulager tous les miséreux recommandés par l'agent et le conseil, du moins, ne s'est jamais plaint de ce dernier. Le département a consenti à fournir les graines de semence nécessaires et il a décidé de demander un crédit au Parlement à cet effet. Le conseil n'a pas approuvé cette démarche et il a demandé péremptoirement de prendre en considération sa requête relative à la distribution de $20 par habitant. Nous n'avons pas trouvé sage de nous rendre à cette prière, et avons maintenu notre offre d'accorder le soulagement nécessaire et de donner des graines de semence à ceux qui se sont vus obligés d'en demander au département.

Il y a une autre difficulté qui est devenue des plus sérieuses. Des six cents Indiens des Six-Nations qui se sont enrôlés sous les drapeaux durant la guerre quatre-vingts se sont adressés à la commission de l'établissement agricole pour s'établir sur la terre en vertu des dispositions de la loi. Un Indien du nom de Hill a obtenu un lot. Remarquez bien que les transactions relatives aux domaines des Indiens ne peuvent

se rapporter qu'à ses améliorations; c'est la tribu elle-même qui est propriétaire mais non le particulier. Ce nommé Hill n'était pas prêt à s'établir sur la terre après avoir rempli les formalités exigées par la commission, et l'argent lui avait été remis. Un de ses parents devait prendre possession du terrain en attendant qu'il fût en état de le faire lui-même. Tous les autres, si je ne me trompe, se sont mis immédiatement au travail des terres qui leur avaient été concédées. Mais le conseil, ou une partie du moins, s'oppose à faire servir les terres des Indiens aux fins de l'établissement agricole et à laisser les soldats exploiter les réserves conformément aux dispositions de la loi de l'établissement agricole. J'en ignore les raisons à moins qu'il craigne que l'on n'empiète sur ses droits. Dans le cas de Hill, on eut même recours à la violence, pour l'empêcher de prendre possession de son terrain.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand il parle du conseil, le ministre veut-il dire le conseil de la tribu?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui. Il est héréditaire et non électif. On a dû s'adresser aux tribunaux qui ont confirmé le droit de propriété de Hill. Mais la tribu n'a pas voulu céder. Il y a quelques jours, le shérif a essayé de chasser l'occupant et de placer Hill sur son domaine, mais on lui a fait de la résistance et les choses en son venues au point qu'il demande du secours pour s'acquitter de ses fonctions. Durant toute cette affaire, j'ai cherché la conciliation. Nous avons eu ici les représentants du conseil en deux occasions. L'honorable député de Brantford (M. Raymond) et l'honorable député de Brant (M. Good) ont rencontré les membres du conseil, je crois, ou du moins les chefs de la tribu pour discuter l'affaire. Mais ceux-ci n'ont pas paru consentants à laisser appliquer la loi de l'établissement agricole à leur réserve, leur intention étant, apparemment, d'avoir recours à la violence. Cette situation peut amener de graves complications, mais, personnellement, je suis d'avis qu'il est de notre devoir d'appuyer ceux qui ont endossé l'uniforme et exposé leurs jours pour la patrie. C'est un devoir autant pour le département que pour le Gouvernement. D'un autre côté, il nous faut autant que possible éviter tout ennui avec les pupilles de la nation. Actuellement, l'affaire est entre les mains du shérif du comté et du procureur général de la province de l'Ontario. Je me demande ce que je pourrais ajouter. Il y aurait peut-être un mot ou deux à dire sur l'opportunité, si c'est possible, de changer le mode d'élection du conseil. Mais, encore une fois, ces Indiens tiennent fort à leurs droits, et la meilleure ligne de conduite à suivre serait de prendre des moyens de conciliation.

En tout cas, nous devrions en faire l'essai autant que possible avant de prendre des moyens rigoureux. Je crois, cependant, que nous devons protéger ceux qui ont eu assez de loyauté, ceux qui ont eu nos intérêts assez à cœur, pour s'en aller combattre pour le pays.

M. LEWIS: Deux questions seulement: Le Gouvernement reconnaît-il le conseil dont a parlé le ministre? Et le conseil demande-t-il les améliorations faites sur les terres par la commission du rétablissement civil des soldats, demande-t-il tout simplement, ces terres?

L'hon. CHARLES STEWART: Ils n'ont fait aucune réclamation. Ils s'opposent à réserves. Ce sont les terres qu'ils, demandent dans chaque cas.

M. LEWIS: Mais il y a des améliorations?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui.

M. GOOD: Je pourrais peut-être ajouter à la déclaration du ministre un court récit de l'entrevue que mon honorable ami (M. Raymond) et moi avons eue avec quelques-uns des chefs, l'autre jour. Le président du conseil a maintenu fermement et définitivement son attitude, qu'ils n'étaient pas sous le régime des lois canadiennes dans le territoire de leurs réserves. Il a dit que les Canadiens, par l'entremise du Gouvernement, avaient envahi leurs droits de peuple indépendant, d'alliés de la Couronne britannique. Toute singulière que soit cette attitude, ils l'ont adoptée définitivement, et elle est cause de toute la difficulté à laquelle le ministre a fait allusion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas discuter cette question relative à la réserve des Six Nations, sauf pour faire ce commentaire. Je crois que le ministre n'a pas tout à fait raison de dire que la commission du rétablissement civil des soldats dirige les réserves indiennes, traitant le vétéran indien tout comme elle a le droit de traiter le vétéran de race blanche. Je me souviens que l'on a conféré à l'assistant surintendant général des Affaires indiennes l'autorité de la commission du rétablissement des soldats, en ce qui concerne les soldats indiens rapatriés, et il a droit

de leur appliquer la loi. Mais, la commission du rétablissement des soldats, elle, n'intervient pas du tout. Et je sais que cela est exact, car la commission ne pourrait rien faire, étant donné que l'Indien, qu'il soit un ancien combattant ou non, n'étant sujet à la loi, on ne pourrait lui imposer de contrats. L'assistant surintendant général des Affaires indiennes ne surveille donc que les dispositions de la loi du rétablissement des soldats, qui s'appliquent aux Indiens.

J'aurais cependant quelque chose à dire des plaintes, en général, qui viennent des Indiens. En ma qualité de surintendant général, durant quelque trois ans, je me suis souvent trouvé en contact avec eux, et je ne doute nullement que le surintendant général actuel n'entende les mêmes représentations qu'on m'a faites à moi-même. Je ne prétends pas que mes paroles s'appliquent tout particulièrement à la réserve du Sang, non plus qu'à la réserve des Six Nations, ou à autre réserve, bien qu'elles puissent s'appliquer tout autant à ces deux-ci qu'à toutes autres. La population indienne, peut-être plus que tout autre peuple, croit facilement toute supercherie du blanc plus rusé, et l'agitateur et le charlatan ne réussissent nulle part aussi bien à ne faire des adeptes que chez les Indiens. J'ai examiné à fond la plainte rapportée par mon honorable ami de Macleod (M. Coote), et j'ai aussi quelque connaissance de la situation dans la réserve des Six-Nations. La plainte était à peu près de même nature que celle que nous avons entendue cet après-midi. A propos de cette accusation de la part des Indiens de la réserve du Sang, je dirai franchement qu'après avoir examiné la question soigneusement, après avoir entendu le témoignage des parties intéressées, j'ai constaté que l'attitude des fonctionnaires du ministère était si juste, et la cause du plaignant si dénuée de raison qu'il ne m'est resté aucun doute dans l'esprit d'une agitation...

L'hon. CHARLES STEWART: Aviez-vous la lettre de M. Wilson devant vous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Agitation, qui, je le crois, était l'œuvre de gens qui en espéraient quelques profits personnels. Les Indiens de la Colombie-Anglaise sont susceptibles d'agir ainsi peut-être plus que toutes les autres tribus indiennes, et quoique cette question ait été soulevée d'année en année, depuis je ne sais combien de temps, je ne sache pas que personne puisse dire que ce n'est pas une simple question de chicane, un moyen de vivre et de tirer profit de cette agitation, dans le cas de ces Indiens de la Colombie-Anglaise. En ce qui concerne notre traitement de ces Indiens, personne, plus que moi, tient à ce que nous agissions toujours avec humanité, en respectant très fidèlement tous nos traités; avec justice toujours—car tous nos actes doivent être justes—mais, aussi, avec fermeté.

Le ministre, dans l'exercice de sa fonction, mérite le concours, à cet égard, des députés qui représentent des comtés habités par des Indiens et, en ce qui me concerne, je lui accorderai mon appui, s'il adopte une politique énergique sur cette question. J'ai l'intention de l'aider contre les menées de gens qui cherchent à tirer profit de l'agitation et du malaise qu'ils peuvent susciter parmi les Indiens, car j'ai quitté le département tout à fait convaincu que c'est ce que mon successeur pourra faire de plus utile et en vérité de plus juste.

M. FORKE: J'approuve les observations de l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen). Durant plusieurs années, j'ai vécu dans le voisinage immédiat d'une tribu d'Indiens et je connais leur caractère enfantin. Ils sont faciles à tromper dans bien des cas. J'espère, monsieur le président, que vous ne me tiendrez pas pour prétentieux, si je dis qu'une des choses dont je m'enorgueillis le plus, c'est que les Indiens ajoutent foi à mes paroles et je me réjouis autant de cette preuve de confiance que de tout certificat de caractère que je pourrais recevoir de n'importe quel blanc. Je regrette de dire que les Indiens de la région que j'habite, c'est-à-dire les Indiens du lac des Chênes, sont presque toujours dans un état de pauvreté chronique. Je ne crois pas que ce soit des Indiens dépendant de l'Etat. Ils ne reçoivent aucune somme déterminée du gouvernement fédéral, mais ils doivent compter, dans une très large mesure, sur leurs propres efforts pour se procurer le nécessaire à leur subsistance. Je ne puis m'empêcher de croire, monsieur le président, que la question indienne constitue un reproche contre notre civilisation moderne, ou peut-être vaudrait-il mieux dire, le développement du progrès dans un pays neuf, et j'aimerais à faire comprendre au ministre l'urgence d'examiner toute la situation dans nos réserves indiennes. Je connais chacun des Indiens de la localité que j'habite; je suis parfaitement au courant des circonstances qui se rattachent à leur existance et mon cœur a saigné à leur sujet, depuis nombre d'années. Nous reprochons quelquefois à l'Indien l'état où

il se trouve. Nous disons qu'il n'est pas aussi constant qu'il pourrait l'être et qu'il ne s'adapte pas à notre façon moderne de vivre; mais où, dans toute l'histoire, a-t-on jamais trouvé qu'il fût possible à un peuple qui a vécu dans un état de demi-barbarie se conformer à la civilisation et à toutes ses conditions de vie, au cours d'une seule génération? Nous devons traiter ces gens avec sympathie et estime et leur donner tout l'appui et toute l'aide dont nous pouvons disposer. Il n'est que trop vrai malheureusement que les blancs, dans une très grande mesure, sont à blâmer, d'un grand nombre des vices auquels les Indiens s'adonnent, à l'heure qu'il est. Quand, il y a quarante ans, je les connus, les Indiens de la réserve du lac des Chênes ou Pipestone étaient des gens à qui l'on pouvait se fier; ce qu'on ne saurait faire, aujourd'hui, sans risque, je regrette d'avoir à le dire. J'attribue cela au fait qu'ils sont venus en contact avec la population blanche qui s'est établie tout autour d'eux. C'est là porter une accusation sérieuse, mais elle est vraie. J'espère que le ministre s'occupera très sérieusement de cette classe de notre population.

M. GARLAND (Bow-River): Qu'a-t-on fait à propos du projet de production intensive? Va-t-on en continuer l'exécution et, dans l'affirmative, quel titre portera le crédit qu'on lui destinera?

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne demande aucun crédit.

M. COOTE: Pendant que le ministre cherche une réponse à cette question, les observations de l'honorable député de Brandon (M. Forke) m'amènent à dire que j'habite à une distance de soixante-cinq milles de la réserve du Sang. Le renseignement qui m'est parvenu est fourni par un grand nombre de blancs qui habitent le voisinage de cette réserve, et j'ai cru qu'il m'incombait de soulever la question, vu que les Indiens demandent eux-mêmes une enquête impartiale, dans ce cas. Il m'a fait grandement plaisir d'entendre le ministre dire qu'il espère visiter ces réserves. S'il le fait, je suis certain que les gens qui se sont intéressés à cette question en seront très heureux. Je voudrais également ajouter, à propos de ce que l'honorable député de Brandon a dit, qu'au cours d'une conversation que j'ai eue avec un ancien missionnaire de la réserve du Sang, il m'a déclaré que la façon dont non seulement les agents des Indiens, mais certains blancs traitaient ces Indiens, suffisait à faire des bolchévistes de ces derniers. Tenant compte de tout cela, j'espère qu'on fera une enquête approfondie sur l'état de choses qui existe, dans cette réserve, dans le but de constater si l'on ne peut résoudre le problème à la satisfaction de tous les intéressés.

[M. Forke.]

L'hon. CHARLES STEWART: Il n'y a pas de crédit pour la production intensive, mais nous avons un montant assez considérable disponible. Le comité aimerait peut-être à connaître quelque détail du projet et des moyens adoptés pour en finir.

Je dois dire que M. Graham vient justement de partir pour l'Ouest, et c'est notre désir que le territoire mis en culture d'après ce projet sous la direction de M. Graham agissant au nom du Gouvernement, soit aussitôt que possible remis aux Indiens pour qu'ils le cultivent, ou bien alors on liquidera de telle façon que le département ne subisse aucune perte. Le 20 février, M. Graham avait en caisse $328,810.17. A cela, il faut ajouter une somme liquide de $32,055.41, réalisée par la vente d'une ferme transportée aux Indiens Pieds-Noirs et payée à même les fonds de la tribu, ce qui fait un total de $360,865 en caisse. On se propose de prendre immédiatement sur cette somme $250,000 qu'on remettra au département, ce qui laissera entre les mains de M. Graham une balance de $110,066.21 pour aller jusqu'au bout de l'année. Autrement dit, il a remboursé $250,000 et garde $110,066.21 pour liquider l'entreprise. Je dois dire que l'an dernier une grande partie de ce territoire a été transportée à de jeunes étudiants qui venaient de terminer leurs études; c'est d'ailleurs la méthode suivant laquelle nous entendons nous débarrasser du terrain qui reste. Le département n'a pas l'intention de cultiver ces terrains comme entreprise d'Etat plus longtemps qu'il n'en faudra pour liquider le tout. Aussitôt que nous nous serons débarrassés des terrains, nous cesserons cette entreprise de culture intensive.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre peut-il nous dire quel a été le bénéfice net par acre et par année, par exemple pour la réserve des Pieds-Noirs?

L'hon. CHARLES STEWART: Je ne sais pas si le département possède le renseignement. Je suppose qu'on pourrait se le procurer, mais cela demandera du temps. Je serai très heureux de faire préparer le renseignement, s'il est possible d'avoir les chiffres par sections.

M. CAMPBELL: J'attire l'attention du ministre sur les accusations portées par

le Dr Bryce qui a été, de 1914 jusqu'à dernièrement, directeur en chef du service médical du département des Indiens. Ces accusations visant certains fonctionnaires du département méritent considération. Qu'on me permette de citer quelques extraits du rapport du Dr Bryce. Il dit entre autres:

D'après un arrêté ministériel en date du 22 janvier 1904, l'auteur fut nommé inspecteur médical du département de l'Intérieur et des affaires indiennes, et fut chargé de veiller à la santé des Indiens du Canada.

Le Dr Bryce dit encore en parlant de lui:

Chaque année jusqu'en 1914, il fit un rapport sur l'état sanitaire des Indiens, lequel rapport était incorporé dans le rapport général du département; en 1907, il fit sur l'ordre du ministre, une enquête spéciale dans trente-cinq écoles indiennes des trois provinces des prairies.

Puis plus loin:

Les rapports annuels signalaient le mauvais état de santé des élèves, et plusieurs médecins de la localité demadèrent qu'on prît des mesures à la suite des constations faites par eux d'année en année.

Le Dr Bryce de concert avec le Dr D. Lafferty, examinèrent 243 enfants dans huit écoles de l'Alberta. Voici ce qu'ils disent à ce sujet:

1. On trouve des traces de tuberculose à tous les âges; 2. Tous les enfants attendant d'être admis à l'école étaient atteints de tuberculose, ce qui prouve que l'infection vient du foyer; 3. La maladie fait énormément de victimes entre les âges de cinq et dix ans; 4. Les 10,000 enfants d'âge scolaire exigent la même attention que les mille autres qui entrent à l'école chaque année.

Ce rapport contenait des recommandations à peu près identiques à celles qui avaient été faites en 1907; mais l'opposition de M. D. Scott et les conseils qu'il donna au sous-ministre de l'époque empêchèrent le département de donner suite à ces recommandations.

Je demande au ministre de prendre ce rapport en très sérieuse considération. Je ne désire pas discuter le sujet dès maintenant, mais je le soulèverai plus tard et j'espère que, à ce moment-là, le ministre sera en mesure de me fournir des renseignements.

L'hon. CHARLES STEWART: Je n'ai pas lu le rapport que mentionne mon honorable ami, de sorte que je ne peux exprimer aucun avis.

Quant à la demande de mon honorable ami de Bow-River (M. Garland) j'ai le rapport ici, mais je sais parfaitement bien, avant de lui remettre, que ce n'est pas tout à fait le genre de renseignement qu'il désire. Le rapport indique tous les frais d'exploitation et de défrichage, et porte évidemment une dépense considérable, que le Gouvernement ne pouvait pas recouvrer puisque le tout était transporté aux Indiens. Il faut la déduire avant de donner le rapport. Néanmoins je me ferai un plaisir de lui procurer le renseignement.

M. CALDWELL: Le ministre nous a cité les articles inclus dans les frais généraux de $41,760 compris dans le crédit, mais il y a encore des frais généraux de $294,045 qui ne sont pas expliqués par ce qu'il a cité et, à ce sujet, j'aimerais à dire quelques mots de cette pratique générale de présenter des articles comprenant des dépenses générales ou diverses. Je ne veux pas critiquer ce ministère plus que les autres, mais je vois au budget un article de $487,160 attribué aux diverses provinces comme frais généraux et frais divers, et qui n'est pas exposé en détail. Nous trouvons ensuite un vote séparé, l'article 281, de $157,500 pour frais généraux, ce qui fait un total de plus de $600,000. En principe, je crois que nous votons beaucoup trop de fonds pour des frais généraux ou des dépenses diverses sans que ces frais ou dépenses soient expliqués. C'est une tendance qui semble vouloir grandir, car je vois que les chiffres sont plus élevés que l'an dernier. Je crois que des critiques analogues ont été adressées au ministre l'an dernier et il serait peut-être bon de prévenir, non seulement le ministre qui s'occupe des Indiens, mais aussi tous les autres, qu'à l'avenir nous exigerons des comptes détaillés quand on nous demandera de voter des crédits pour frais d'administration. Il n'est que juste, à mon sens, que la Chambre soit renseignée.

L'hon. CHARLES STEWART: J'avoue n'avoir pas suivi ce que disait mon honorable ami.

M. CALDWELL: Je parlais de la question des articles mis au budget sous le titre de frais généraux ou divers se rapportant aux Indiens de chaque province et dont le détail manque, bien que ces articles représentent parfois la moitié du subside total. Si le crédit était moins élevé, cela ne serait pas aussi dangereux, bien que le principe demeurerait le même. Je ne critiquais pas les crédits de ce département plutôt que ceux de tout autre, mais je crois que les ministres ont une tendance trop prononcée à demander des crédits sous forme de blancs-seings, sans donner les détails des dépenses demandées. Je trouve ainsi un montant de $487,160 comme frais généraux pour les Indiens des diverses provinces. Il y a de plus un vote séparé de $157,500.

L'hon. CHARLES STEWART: Pour le Nord-Ouest?

M. CALDWELL: Non, dans les crédits généraux.

L'hon. CHARLES STEWART: En ce moment, nous discutons le vote de $85,000 pour les Territoires.

M. CALDWELL: Je ne sais, mais je ne faisais que résumer le montant total des votes figurant comme frais généraux et ce montant est de $644,660.

L'hon. CHARLES STEWART: L'honorable député proteste contre le total des dépenses diverses du département des Affaires indiennes, bien que ce total soit divisé par provinces et le montant indiqué pour chacune d'elles.

M. CALDWELL: Oui.

L'hon. CHARLES STEWART: Je ne vois pas comment je puis lui répondre sans produire les états des diverses services qui utilisent ces crédits, mais je vois que la somme totale semble représenter un fort montant. En le prenant province par province, le chiffre n'est pas aussi considérable. Les crédits par province sont par exemple: Manitoba, $14,827; Saskatchewan, $13,158; Alberta, $9,868; ceci, avec les $47,000 forme le total de $85,000.

M. CALDWELL: Où prenez-vous les $47,000? Si c'était un petit montant cela ne paraîtrait pas autant.

L'hon. CHARLES STEWART: Je vais donner les détails du total de $335,000. Les appointements se chiffrent à $152,990.

M. CALDWELL: Ce compte comprend-il des appointements?

L'hon. CHARLES STEWART: Certainement. Je vais donner la liste des montants formant un total de $335.825.

Appointements	$152,990
Rations des employés	34,900
Divers	85,023
Chauffage, fourrage et lumière	18,181
Bétail	2,050
Outillage	10,719
Bâtiments	31,924

M. CALDWELL: Je veux être bien compris. Je ne m'oppose pas à ces crédits sous prétexte qu'ils ne sont pas nécessaires, mais je dis que les détails devraient figurer au crédit. Ainsi, par exemple, on donne le détail des appointements dans les autres provinces et je ne vois ici aucun détail d'appointements. Evidemment, le ministre possède ces détails.

[M. Caldwell.]

L'hon. CHARLES STEWART: Les provinces sont toutes traitées sur le même pied. Le chiffre des appointements n'est pas donné, sauf le chiffre total. Si l'honorable député désire savoir ce que reçoit tel ou tel agent, je puis l'en informer.

M. CALDWELL: Dans le chapitre relatif à la Nouvelle-Ecosse l'article des salaires ou traitement comprend $6,240, celui relatif au Nouveau-Brunswick, $3,184, à l'Ile du Prince-Edouard, $1,160. L'article concernant la Colombie-Anglaise mentionne $72,730. Il n'y a pas de détails concernant les salaires.

(Le crédit est adopté.)

Indiens, Yukon, $15,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les chapitres passent trop rapidement pour me permettre de les suivre. L'article précédent, portant $38,060 pour "divers et frais imprévus", contre $19,560, l'année dernière, double à peu près la prévision des frais imprévus. Comment le ministre peut-il prévoir l'imprévu avec une telle précision? (*Sourires.*) Le dernier budget ne comportait aucune augmentation.

L'hon. CHARLES STEWART: Sous la rubrique "Frais de bureau, divers et imprévus" on avait demandé $19,560 dans le budget de l'exercice 1921. On prévoit qu'on aura besoin de la même somme pour 1922, et en plus il y a $18,500 de portés pour les frais suivants:

Pour travaux d'irrigation sur la réserve n° 1 de Kamloops, qui est située dans la zone aride		$12,000
Pour le payement des impôts levés dans le district de West-Nicomen et devant être employés à la création de réservoirs dans les réserves 4 et 10 des Indiens sumas, de l'île Nicomen, dans l'agence de New-Westminster, travaux rendus nécessaires pour se conformer aux règlements de la Colombie-Anglaise relatifs à l'irrigation. Les obligations cette année, pour les intérêts et l'amortissement, montent à	$ 312	
La garde à	150	
L'entretien à	1,400	
		1,862
Il est probable que les frais d'entretien seront moins hauts l'année prochaine. Le montant est évalué à		1,500
Pour réfections aux bureaux de l'agence de Babine à Hazelton		3,000
Pour compléter le montant accordé à la tribu pour les frais de construction d'une digue à la sortie de la rivière Scowkin et pour irriguer environ 500 acres de terre au sud du fleuve Fraser, dans l'agence de Kamloops, ces travaux devant être exécutés par les soins du département de l'Intérieur		2,000

(Le crédit est adopté.)

Affaires indiennes—crédit général, $157,500.

M. CALDWELL: Pour répondre aux observations que j'ai déjà faites, le ministre serait bien aimable de nous expliquer ce crédit.

Le très hon. M. MEIGHEN: La dimunition ici n'est qu'apparente. Cette somme de $39,000 passe de ce chapitre à celui de l'administration du Nord-Ouest.

L'hon. CHARLES STEWART: Effectivement, pour les allocations autorisées par le traité n° 11 qui figurent au projet de budget. C'est un simple virement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'Etat doit payer ces allocations qui sont inscrites au crédit de l'administration du territoire du Nord-Ouest au lieu de l'être dans celui-ci. De telle sorte que le budget des affaires indiennes se trouve en augmentation de quelque chose comme $140,000.

L'hon. CHARLES STEWART: Il est pourvu presque à toute les diminutions de crédits par un budget supplémentaire que nous déposerons pour compenser les diminutions dans le chapitre relatif aux écoles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de diminution du tout; il n'y en a pas dans le chapitre relatif aux écoles; ou du moins, s'il y a diminution, celle-ci sera compensée dans le budget supplémentaire. Est-ce exact?

L'hon. CHARLES STEWART: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Instruction des Indiens, $1,226,643.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Ce crédit prévoit-il des dépenses en dehors des traitements du personnel?

L'hon. CHARLES STEWART: La prévision pour l'exercice 1922 se détaille ainsi qu'il suit:

Subvention per capita aux pensionnats:		
Dans l'Ontario	$119,375	
Dans le Manitoba	118,305	
Dans la Saskatchewan	142,180	
Dans l'Alberta et le territoire du Nord-Ouest	145,225	
Dans la Colombie-Anglaise	173,800	
Dans le Yukon	14,300	
		$ 73,185
Primes aux pensionnats à $20 par tête		100,000
Appointements des institutrices et surveillantes:		
Dans l'île du Prince-Edouard	$ 850	
Dans le Nouveau-Brunswick	5,250	
Dans Québec	20,265	
Dans l'Ontario	22,600	
Dans le Manitoba	30,470	
Dans la Saskatchewan	20,630	
Dans l'Alberta et le territoire du Nord-Ouest	6,810	
Dans la Colombie-Anglaise	41,025	
Dans le Yukon	5,520	
		159,170
Inspection des écoles		9,000
Contributions et secours aux élèves sortants		4,000
Chauffage, loyers, services de concierge et surveillants		27,000
Déplacements des élèves		16,000
Réparations, réfections, externats		195,288
Grand total		$1,226,643

M. SHAW: J'avoue que c'est avec quelque appréhension que j'ai entendu la raison donnée par le ministre afin d'expliquer la réduction de ce crédit pour le besoin de l'éducation. Je ne blâme pas le ministre, mais suivant moi cela paraît être une critique adressée aux fonctionnaires de son département, parce que s'il y a une chose à laquelle nous devons apporter une attention particulière c'est de respecter les obligations de notre traité et de voir à ce que l'éducation soit entièrement et complètement assurée. Ce qui me fait parler ainsi, Monsieur le Président, c'est la réponse du ministre à une question que je lui ai adressée au sujet de l'école de la réserve de Stony, à Mosley, Alberta, d'enfants en âge d'aller à l'école? On m'a répondu: "Approximativement 110". Le renseignement qu'on m'a donné indique qu'il y a probablement 140 enfants d'âge scolaire dans cette réserve, de sorte que je suppose que le mot "approximativement" a peut-être une acception très large dans le département. Voici la seconde question et sa réponse:

Q. Quelle disposition, si on en a prise, a été prévue pour l'éducation de ces enfants indiens?

R. Aucune disposition depuis que le pensionnat a été fermé en 1908 et le dernier externat a été fermé en 1919.

Je déclare que c'est un état de choses des plus malheureux et je suis charmé de savoir que le ministre se propose de visiter quelques-unes des réserves indiennes dans le courant de l'année. S'il veut prendre la peine—et je suis persuadé qu'il le fera—de visiter la réserve indienne de Stony, il reconnaîtra que la requête en vue d'obtenir des facilités d'éducation pour les enfants de cette réserve indienne provient des indiens eux-mêmes. Cette trubu indienne se rend compte, me dit-on—du moins un certain nombre d'entre eux—de la nécessité d'éduquer leurs enfants et ils demandent d'avoir une installation à cet effet.

Je voudrais que le ministre nous fasse part de ses idées générales sur la façon

dont il entend pourvoir à l'éducation des enfants indiens tout en veillant à leur santé, ce qu'il considère une question importante, j'en suis sûr.

J'ignore quelle a été la politique du gouvernement précédent, mais j'apprends qu'en ce qui concerne la province d'Alberta, l'intention est du moins de construire une école à Edmunston et d'y transporter les enfants de la réserve de Stony et d'autres enfants indiens de localités distantes de plus de deux cents milles pour les garder à cette école et les ramener ensuite à leurs parents, je présume à la fin de l'année scolaire. Je dirai franchement, monsieur le président que je n'aime pas beaucoup cette méthode d'éducation, spécialement quand vous avez au moins 120 enfants dans la réserve en âge d'aller à l'école et dont les parents demandent l'instruction. J'aimerais que le ministre nous donne quelques indications sur la politique de son département au sujet des questions d'éducation et nous dise s'il a l'intention de s'occuper à la fois de la santé et de l'instruction de ces enfants.

L'hon. CHARLES STEWART: Je dois dire que mes connaissances sont très limitées au sujet de la réserve dont mon honorable ami parle. D'après les observations que j'ai faites du système suivi dans la partie nord de l'Alberta, je serais en faveur de recommander sa continuation. Là, les enfants sont groupés dans des écoles en grande partie sous la direction de différents corps religieux et on leur donne non seulement une bonne et saine éducation générale, mais aussi l'instruction religieuse qui leur est d'un grand secours.

Mon honorable ami a mis en doute la sagesse de suivre cette politique dans tous les cas. Les indiens de la réserve Morley peuvent être d'un différent, mais d'après ce que j'ai observé chez les indiens en général, à moins qu'ils ne se livrent à la culture, très peu continuent à résider dans une localité particulière pendant toute la saison d'été. Par conséquent on peut moins élever les enfants dans les écoles du genre que j'ai mentionné que dans les écoles publiques rurales comme nous en avons dans tout l'ouest du Canada. Il y a des cas où l'on pourrait utiliser le système des écoles publiques, mais je suis porté à croire qu'on aurait plus de succès avec l'autre méthode. Quand on déposera le budget supplémentaire, on discutera ce crédit pour l'éducation. L'éducation d'un enfant indien comprend un grand nombre de problèmes et je puis me tromper, mais il me semble qu'il reste une impression plus durable dans l'esprit de l'enfant quand il a été élevé dans un pensionnat religieux où il demeure continuellement pendant une période fixe que lorsqu'il va de façon intermittente à une école locale comme ce serait indubitablement le cas avec une institution du genre de nos écoles publiques. Mon opinion personnelle en ce moment est qu'un enfant indien peut être élevé avec plus de succès dans un pensionnat de ce genre.

Le point difficile, c'est que les institutions religieuses insistent très fortement pour faire agrandir leurs bâtisses affectées à l'enseignement.

Je pourrais, c'est évident, réclamer du Parlement le débours d'une forte somme de ce chef. Cependant, je demanderai un crédit assez élevé afin de réparer certains édifices scolaires qui sont pour ainsi dire devenus inhabitables de l'avis des membres du clergé qui dirigent ces institutions afin d'éviter de débourser du coup de trop fortes sommes au compte du capital; d'année en année, par suite, je tenterai de faire face aux nécessités de la situation par l'érection de nouveaux édifices destinés aux fins scolaires. Toute la question relève du département et des associations religieuses qui ont entrepris cette tâche. Pour moi, toutes ces diverses associations religieuses méritent des félicitations pour l'œuvre qu'elles ont accompli et les sacrifices que leurs membres ont faits, surtout dans les régions éloignées du Canada, relativement à la tâche qu'elles ont assumée parmi les Indiens.

L'honorable député a soulevé un autre problème dont la solution est assez difficile touchant la santé des Indiens. Je suis au fait des difficultés que nous rencontrons pour faire face à la situation parmi les blancs dans notre province et la difficulté s'accentue dès qu'il s'agit de la population indienne. La tuberculose constitue peut-être la menace la plus sérieuse qui nous confronte à l'heure qu'il est. Je ne suis pas en mesure à cette heure d'établir un programme ni de faire une déclaration de principe au nom du Gouvernement. Tout ce que je puis dire, c'est que je suis disposé à étudier le problème à fond avec l'idée d'adopter la méthode qui sera censée nous donner les meilleurs résultats en mettant obstacle, en autant que l'Etat est en mesure de le faire, aux ravages que cette maladie exerce parmi les Indiens du Canada.

M. MILLAR: Je désire savoir si ce crédit de $1,226,000 comprend les allocations accordées aux différentes institutions d'en-

seignements dirigées par les associations religieuses? Je tiens à faire quelques observations touchant l'éducation que reçoivent les jeunes Indiens dans ces institutions. Je n'ai guère eu l'occasion de comparer les résultats que donnent les deux systèmes; il m'a été donné de juger des résultats d'un seul des deux systèmes d'éducation en vigueur. J'habite dans le voisinage d'une école qui est dirigée par un ordre religieux; Or, je l'avoue en toute franchise, les résultats obtenus sont des plus satisfaisants, à tel point certes, que pour moi la méthode que préconise le ministre est préférable à celle que propose l'honorable député de Calgarry-Ouest (M. Shaw).

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelle école l'honorable député fait-il allusion?

M. MILLAR: L'école de Fort-Qu'Appelle.

M. SHAW: Loin de moi l'idée de prétendre que le département poursuit une politique erronée. Je soutiens que dans ce cas particulier, où nous avons 140 enfants en âge de fréquenter l'école, l'on pourrait s'en tenir à ce programme—non pas à Edmonton toutefois, mais dans la réserve elle-même.

M. MILLAR: Environ 200 enfants fréquentent l'école dont je parle et ils ont fait des progrès remarquables. Leurs manières se sont améliorées d'une façon notoire et l'instruction qu'ils reçoivent sous la direction de professeurs compétents est de nature, suivant moi, à prévenir la propagation de la tuberculose. L'un des plus grands obstacles à surmonter, c'est d'amener l'Indien à se rendre compte des dangers qu'offre la propagation de la maladie. Or, dès que les jeunes Indiens fréquentent l'école, la nécessité de se tenir propres s'impose à leur esprit et la valeur inestimable de l'éducation qu'ils ont reçue fait qu'ils donnent le bon exemple à leurs concitoyens pour le reste de leur vie. Je n'ai pas eu la chance, je le répète, de me rendre compte des bénéfices que les Indiens retirent des autres méthodes d'éducation en vogue; j'ai la certitude toutefois que le système suivi par les ordres religieux donne d'excellents résultats.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'avais pas vu la réponse donnée à la question qu'a posée l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw). Cependant, vu que j'étais en fonctions à l'époque où cette ligne de conduite fut adoptée, je tiens à fournir quelques explications. En premier lieu, je ferai observer que la réponse n'est pas absolument exacte. Elle est incomplète et de nature à créer une idée erronée. Nous avons tiré la conclusion, je me le rappelle très bien, que le système des externats de jour pour l'instruction des jeunes Indiens avait été sans succès. Je suis absolument convaincu du bien-fondé de cette conclusion et, pour y donner suite, nous avons fermé les externats, les uns après les autres, pour adopter, sur toute la ligne, le système que nous avons toujours suivi, celui de l'enseignement par l'intermédiaire des établissements d'éducation—c'est-à-dire de grands pensionnats dirigés par des ordres religieux. Nous avons évidemment fermé les portes de l'école en question en conformité du régime que nous avons ainsi adopté, mais personne ne peut soutenir que nous avons privé les jeunes Indiens des établissements nécesaires à leur éducation.

A une époque très critique, je m'en souviens, nous avons fait l'acquisition d'un lopin de terre afin de faire ériger sans délai l'école d'Edmonton, pour remplacer les deux ou trois institutions, y compris celle de Red-Deer, dont nous avions fermé les portes.

L'hon. CHARLES STEWART: La difficulté provient de ce que l'édifice n'a pas été construit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais l'école de Red-Deer a-t-elle été fermée, et n'y a-t-il pas d'école, dans l'Alberta, où ils puissent aller?

L'hon. CHARLES STEWART: Je ne puis répondre à cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne se peut pas; ça n'a jamais été mon intention.

M. SPEAKMAN: L'école de Red-Deer est à quelques milles de ma résidence, et je m'y suis souvent rendu. Il est vrai qu'elle a été fermée et que les enfants ont été transférés à Edmonton; telle fut d'ailleurs la condition de l'entente d'après laquelle l'église qui possédait la propriété l'a abandonnée. Je regrette d'avoir à dire que la plupart des enfants qui fréquentaient l'école de Red-Deer n'en fréquentent plus aucune, parce que celle d'Edmonton où ils devaient aller n'est pas ouverte et n'est pas même construite. Ces enfants sont donc actuellement privés du moyen de s'instruire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ni l'école de Red-Deer ni celle d'Edmonton n'a été destinée à être la seule école de la province. Sans avoir étudié la question en vue de me préparer à cette discussion, je

crois pouvoir affirmer que l'école de Red-Deer était plus ou moins délabrée et n'offrait de garantie suffisante ni pour la sécurité ni pour la santé des élèves. Ce que je puis déclarer à coup sûr, c'est que, durant mon administration comme surintendant général, le ministère n'a jamais voulu que ces Indiens ni ceux d'aucune autre tribu fussent privés de fréquenter une maison d'éducation. J'aime à croire que depuis ce temps-là on n'a rien fait, non plus, pour les en priver. Quant aux moyens d'éducation en général, je dirai que l'externat a complètement manqué de donner satisfaction, en dépit des très sérieux efforts tentés durant des années. Pour pouvoir s'instruire, l'Indien doit se trouver dans un milieu propice à l'éducation. Or de la réserve indienne et de la maison paternelle se dégage une influence hostile à cette fin. Si le jeune Indien se trouve sous la direction immédiate de ses parents, comme ceux-ci ne tiennent guère qu'il fréquente l'école, il survient toujours des difficultés entre eux et le ministère qui veut la lui faire fréquenter. En outre—la députation pensera ce q'uelle voudra, mais moi, je ne puis arriver à d'autre conclusion—l'éducation des jeunes Indiens doit être accompagnée d'instruction religieuse, et celle-ci ne saurait leur être fournie que si on les place sous le contrôle des dénominations religieuses. Voilà pourquoi, la seule institution qui leur convienne, c'est un pensionnat comme celui qui doit être établi à Edmonton ou comme ceux qui ont toujours existé dans l'Ouest. On n'a jamais voulu qu'il se produisît d'interruption dans l'enseignement à être fourni aux enfants d'aucune réserve. Non seulement le ministère n'a pas négligé de mettre des écoles à la disposition des Indiens durant toutes ces années-là, mais je suis plutôt porté à croire qu'il leur en a trop fourni. Il n'en a peut-être pas été ainsi en ce qui concerne l'Alberta, mais on peut dire que ce fut le cas dans les autres provinces. Il est à ma connaissance que différentes écoles ont travaillé à qui mieux mieux à s'assurer assez d'élèves pour justifier leur existence.

M. FORKE: L'école d'Elkhorn a été fermée, n'est-ce pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, et justement à cause de cela. L'expérience a démontré que plus l'institution est considérable, plus les résultats en sont satisfaisants; qu'on peut y instruire les enfants à meilleur marché per capita, leur fournir une instruction plus élevée, une éducation plus complète. Je citerai, à ce propos, l'école de Qu'Appelle, dont l'honorable député a parlé; l'ayant visitée moi-même, j'en connais la valeur. C'est une grande école, une école comme il en faut pour donner les meilleurs résultats. En somme, au lieu d'avoir trop peu d'écoles, nous en avons trop. Pour moi, je serais vraiment des plus peinés que, par accident ou pour toute autre cause, les jeunes Indiens de l'Alberta fussent privés, durant un certain temps, d'avoir accès à une institution convenable.

La question de la santé est, sinon plus importante, du moins plus difficile à résoudre. L'Indien est exposé à la consomption. Pourquoi? Parce que la civilisation a eu pour effet de modifier sa vie. Autrefois, il faisait la vie sauvage, il errait dans les prairies et les bois, mais aujourd'hui,i il est menacé de consomption au fur et à mesure qu'on cherche à lui rendre la vie plus facile.

L'une des choses essentielles, c'est de le mettre en état de franchir peu à peu les étapes entre son ancien état et son nouveau genre de vie, et de lui aider—voire même, de le contraindre—autant que faire se peut, à vivre en plein air. C'est là l'un des points importants, et le département, en conformité de cette règle et sous ma surveillance, s'est employé et a réussi à rétablir les troupeaux de rennes dans le district d'Ungava, sur la rive orientale de la baie d'Hudson, ainsi qu'ailleurs, afin que les sauvages et les Esquimaux puissent avoir des moyens d'existence comparables à ceux de leurs ancêtres. Nous avons constaté que, malgré notre empressement à leur fournir libéralement les choses nécessaires à la vie, la tuberculose décimait les sauvages aussitôt que nous leur procurions des moyens d'existence. Cela est vrai de la population indienne par tout le pays.

Au demeurant, ainsi que mon honorable ami l'a dit, il faut ajouter que les maisons d'éducation font du bien en enseignant aux sauvages les soins de propreté, les moyens d'empêcher et de circonscrire la contagion, et le reste. Cependant, je suis d'avis qu'il faut attendre les meilleurs résultats d'une ligne de conduite qui consiste à livrer les sauvages à leurs propres ressources et à les obliger à travailler au grand air pour gagner leur vie. Le plus grand tort que nous puissions leur faire, c'est de les mettre en état de vivre dans l'oisiveté—genre de vie qui ne plairait pas aux blancs—et sans ce dur labeur en plein air qui a rendu leurs aïeux robustes et vigoureux.

M. LEWIS: Je m'occupe moins en ce moment des avantages ou des inconvénients de l'instruction inculquée par des communautés religieuses ou par des écoles nationales, vu que ce sujet viendra plus tard sur le tapis. Du moins, le ministre nous l'a dit. Cependant, je m'intéresse à l'instruction des jeunes sauvages, et étant donné que mon honorable ami a déclaré que les autorités des communautés religieuses enseignantes demandent des crédits plus élevés, je voudrais savoir d'où provient la réduction de cette somme. En parcourant le budget dans son ensemble, je m'aperçois que le montant est presque le même que l'an dernier. A trois ou quatre endroits, il y a une forte augmentation, mais la grosse augmentation à l'égard des trois provinces des prairies semble avoir été défalquée du crédit destiné à l'instruction, afin d'égaliser les totaux. Y a-t-il une cause de cette diminution? Les enfants sont-ils moins nombreux que l'an dernier? Maintient-on moins d'écoles et a-t-on besoin d'un plus petit nombre d'instituteurs? Nous devrions le savoir, avant d'approuver cette réduction, car l'opinion de nos jours est que l'instruction est l'un des sujets les plus importants.

Je demanderai autre chose concernant l'état sanitaire dont le chef de l'opposition a parlé. Les écoles des religieux sont-elles soumises à la même surveillance que les écoles publiques en ce qui concerne le cubage de l'air et l'éclairage; ou bien, les églises construisent-elles des écoles à leur gré et d'après leurs propres plans? Sinon, ceux-ci doivent-ils être conformes à des règlements fédéraux?

L'hon. CH. STEWART: Mon honorable ami ne devait pas être présent au commencement de l'après-midi. J'ai donné des explications sur ce sujet.

M. LEWIS: Vos explications avaient trait aux réparations des bâtisses. Vous n'avez rien dit de la réduction.

L'hon. CH. STEWART: J'ai expliqué que la réduction de cent et quelques mille dollars est compensée, ailleurs, par une augmentation pour des réparations et j'ai ajouté que, plus tard, nous demanderions dans un budget supplémentaire la somme nécessaire pour les fins de l'instruction. Dans le budget principal, nous demandons d'augmenter les dépenses que nous avons examinées séparément, et nous solliciterons l'ouverture du même crédit que l'an dernier, ou peu s'en faut, pour l'instruction.

Quant à la ventilation, au cubage de l'air par élève, et le reste, je ne sais rien de précis, mais je suppose, mais j'imagine que ces détails ont été laissés aux corps enseignants qui construisent les maisons d'école. On s'en est peut-être peu occupé; cependant dans les maisons en construction de l'Etat, on y attache beaucoup d'importance. A vrai dire, c'est l'architecte du département qui dresse presque tous les plans.

M. WARNER: Je voudrais savoir s'il est probable qu'un nouvel édifice sera érigé à Edmonton. On m'a prié de me renseigner à ce sujet et je demande si nous devons nous attendre que le budget supplémentaire renfermera un crédit pour la construction d'un édifice public là-bas. Je crois qu'on en a déjà érigé d'autres sur la ferme et qu'ils ont été achetés pour l'école des sauvages; néanmoins, il n'y a pas encore de maison d'école convenable. Une construction nouvelle me paraît nécessaire, afin qu'on puisse donner l'instruction voulue.

Depuis trois ans que l'école de Red-Deer a été transportée dans ce district-là, les gens souffrent de l'absence d'un bâtiment convenable. J'ai eu plus d'un entretien avec le directeur, M. Woodsworth, et depuis mon arrivée à Ottawa, j'ai reçu plusieurs lettres. Les gens tiennent à savoir s'ils auront bientôt ce bâtiment. Les institutions religieuses, le chef de l'opposition et d'autres collègues l'ont déjà dit, sont celles qui sont le plus en mesure de s'occuper de l'instruction des Indiens; c'est là chose dont j'ai pu me convaincre. ayant eu l'avantage. pendant la majeure partie de ma carrière, d'observer de près la formation des Indiens. Le système actuel est assurément celui qui peut donner les résultats les plus satifaisants.

L'Etat vise à faire de ces enfants des êtres civilisés; or, sur la réserve, leur avancement dans la voie de la civilisation se trouve plus gravement compromis que dans les districts où ils sont sous les soins d'institutions religieuses qui le tiennent à l'abri de l'influence de la réserve. L'institution dont je parle est fréquentée non seulement par les élèves de l'ancienne école de Red-Deer, mais aussi par des sujets qui viennent d'autres parties de l'Alberta—du moins ces derniers devront la fréquenter dès qu'on aura pris des dispositions pour les y recevoir. Comme l'a dit mon honorable collègue de Red-Deer, il y a beaucoup d'enfants qui devraient recevoir en

ce moment l'instruction à Edmonton et qui n'apprennent rien du tout. C'est ainsi qu'ils oublient l'enseignement religieux qu'on leur a déjà donné, et qu'ils reculent au lieu d'avancer. Je tiendrais à savoir si l'on inscrira au budget supplémentaire un crédit destiné à l'école d'Edmonton. Si on en inscrit un, quelle sorte de bâtiment fera-t-on ériger?

L'hon. CH. STEWART: Depuis que je suis ministre, j'ai eu deux fois la visite des représentants de toutes les institutions religieuses. Ils semblent s'entendre pour venir chaque année, tous en même temps, discuter avec le département cette affaire vraiment digne d'intérêt. L'association méthodiste a demandé avec instance la construction de l'école. Que celle-ci soit nécessaire, il ne me paraît pas possible d'en douter; cependant, il ne faut pas conclure de là que l'on manque tout à fait d'égards à l'Alberta en matière d'éducation, puisqu'en vingt-deux autres endroits de la province, cette même association participe à l'enseignement, bien que ce ne soit peut-être pas dans toute la mesure qu'il faudrait.

Le chef de l'opposition vient de faire une observation dont j'ai pu constater la vérité: entre les diverses associations, c'est à qui obtiendra la plus grosse part des sommes votées, et chacune veille à ce qu'on lui donne son dû. C'est un de ces cas où il faut se montrer politique tout en usant de délicatesse, où l'on doit ne s'en remettre qu'à soi-même du soin de décider ce qu'il convient de faire ou de fixer le chiffre de la dépense relative à la poursuite de cette œuvre. La construction d'une école à Edmonton étant une affaire qui est encore à l'étude au département, je serai en mesure de donner des explications plus complètes lorsque le budget supplémentaire viendra en discussion—je dis le budget supplémentaire parce qu'on n'a pas inscrit au budget principal de crédit qui nous permette de commencer la construction de cette école. Cependant, je n'ai pas décidé de ne point demander qu'on s'en occupe un peu cette année.

La difficulté de la situation réside en ce que chacune des associations semble posséder des bâtiments du genre de ceux dont le chef de l'opposition a parlé; des mesures délabrées qu'il serait temps d'évacuer. Pour ce qui est d'un certain nombre de ces bâtisses, je propose qu'on fasse de légers frais de réparation afin qu'on puisse s'en servir une année de plus. En Colombie-Anglaise, me dit-on, il en est une qui met en danger la vie des élèves en ce qu'elle menace de s'écrouler sur eux. Je veux néanmoins tenter le hasard et, pour cette année encore, me contenter d'une somme modeste, me plaisant à espérer que le prix des choses sera moins élevé l'an prochain. Que le comité me comprenne bien: si nous attendons un peu, ce n'est pas dans le dessein de priver les jeunes Indiens d'une année d'enseignement, mais afin de nous renseigner de façon plus complète.

Il y a encore autre chose; c'est que—mon honorable ami le comprend sans doute—tout en renvoyant la question à plus tard, l'ensemble de la situation ne doit point se perdre de vue et qu'il faut en user avec chacun selon la valeur du travail qu'il accomplit; or, ce n'est pas là la moindre des difficultés. Je me ferai un très réel plaisir de donner à mon honorable ami une réponse plus complète au cours de l'examen du budget supplémentaire. Pour l'instant, je dois me borner à lui dire que la question d'ériger une école à Edmonton est à l'étude.

M. CALDWELL: Je désirerais savoir si le ministre a le renseignement que je lui ai demandé au début de la séance au sujet de la coupe illégale du bois, l'an dernier, sur la réserve de la Tobique?

L'hon. CH. STEWART: Je me le procurerai pour mon honorable ami.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Le ministre veut-il avoir la bonté de me dire quels corps religieux font ce travail et quelle est la règle suivie au sujet des gratifications qui leur sont accordées?

L'hon. CH. STEWART: Ce n'est pas à titre religieux que les gratifications leur sont accordées mais elles le sont sur une base de tant par tête selon le travail accompli. Les corps religieux sont ceux des catholiques, des anglicans, des presbytériens et des méthodistes.

M. CALDWELL: Les baptistes ne s'occupent-ils nullement de cette œuvre?

L'hon. CH. STEWART: Je ne suis sûr que de ceux que je viens de mentionner.

M. COOTE: Le ministre veut-il nous dire combien il y a d'écoles indiennes dans l'Alberta et le nombre d'enfants qui les fréquentent? On est généralement d'avis dans l'Alberta que ces écoles ne sont pas suffisantes.

L'hon. CH. STEWART: Les statistiques ne sont pas groupées séparément.

Dans le cas en question, elles comprennent l'Alberta et les territoires du Nord-Ouest. Il y a huit externats, 22 pensionnats et une école industrielle. Voici le nombre des élèves: Aux externats, 198, aux pensionnats, 1,020 et à l'école industrielle, 44. La moyenne d'assiduité est: externats, 77; pensionnats, 886, école industrielle, 40.

M. COOTE: L'école indienne de Dunbow est-elle ouverte maintenant, et quel est le nombre des élèves?

L'hon. CH. STEWART: Mon honorable ami parle-t-il de l'école de High-River?

M. COOTE: Oui.

L'hon. CH. STEWART: Cinquante élèves suivent les classes.

(Le crédit est adopté.)

Mines et commission géologique.—Somme requise par la commission d'utilisation du lignite pour dépenses concernant la carbonisation et la mise en briquettes du lignite, $125,000.

M. GOULD: Il y a quelque temps j'ai inscrit au Feuilleton une question relative à l'usine de mise en briquettes de Bienfait, Saskatchewan. La réponse à ma question indique qu'elle est fermée. Je désire savoir si cet item se rapporte aux travaux de recherches qui, je le maintiens, sont un besoin d'ordre public et dont les dépenses devraient être considérées comme nationales, parce que les résultats obtenus de ces expériences peuvent servir à n'importe quelle industrie ou association du Canada. Je vois que le crédit est diminué, et je désirerais, si c'est possible, connaître la raison de ce retranchement.

L'hon. CH. STEWART: Je m'intéresse vivement aux recherches scientifiques, comme mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Gould) le semble lui-même. Voilà l'un des problèmes qui m'ont été signalés depuis que je suis ministre. Nous n'avons pas l'intention de discontinuer les expériences. Sans entrer dans les détails, je dirai d'abord que c'est le conseil des recherches qui dirige cette expérience. L'argent est voté par l'intermédiaire du département des Mines, et j'ai trouvé la question assez épineuse quant à moi, parce que ce département avait employé tout le crédit l'an dernier et n'avait plus un sou. J'étais curieux de savoir où en était l'expérience et les leçons que l'on en avait tirées. J'ai eu assez de difficulté à me renseigner, mais je pense que les découvertes que l'on a faites suffisent, je crois, pour démontrer que nous devrions continuer ces travaux au moins durant une autre année.

Mon honorable ami reconnaîtra avec moi l'importance de cette expérience pour les champs de lignite de qualité inférieure dans le voisinage de cette usine ainsi que pour tous ceux du Canada de même qualité. On a éprouvé certaines difficultés au sujet de l'alimentation des groupes de fourneaux de carbonisation. Je pensais que l'une des questions de mon honorable ami se rapportait à une explosion arrivée en cet endroit. Les six groupes de l'usine de carbonisation ont causé des ennuis. Nous suggérons la continuation de ces expériences, mais sur deux fourneaux seulement, afin de prouver que la carbonisation, d'après la méthode adoptée à l'expérimentation, réussira sans qu'il soit nécessaire de changer tous les appareils et de démontrer ensuite que la mise en briquettes sera couronnée de succès.

Comme cet établissement a été construit pour des fins expérimentales, on épargnera beaucoup d'argent quand on construira ailleurs une nouvelle usine. En attendant, nous demandons suffisamment de fonds pour de petites opérations, afin que nous sachions à quoi nous en tenir, et en renvoyant à plus tard, pour d'autres expériences, la question de la possibilité de fabrication de ces briquettes. Je n'ai pas dessein de trouver à redire à quoi que ce soit qui ait été fait dans le passé, mais je crois qu'il est impossible de combiner, pour ce qui a trait à ce problème, une expérience commerciale avec une expérience scientifique. C'est pourquoi nous désirons consacrer cet argent à la poursuite d'expériences, afin de démontrer tout d'abord qu'il est possible que ces expériences réussissent et ensuite de nous mettre au problème commercial. Nous ne demandons pas une somme considérable. Des explications ont été données aux gouvernements provinciaux, et ces deux gouvernements ont convenu de fournir l'argent nécessaire pour poursuivre ces expériences particulières.

M. GOULD: L'autre question que je désirerais poser est peut-être injuste pour le ministre, mais chacun sait que les dépôts de charbon qui sont tributaires de ce district traversent la frontière internationale ou la 49me parallèle. Je me suis demandé si le ministre avait quelques renseignements sur les expériences, de même nature que celles de Bienfait, qui se poursuivent aux Etats-Unis, ou s'il a pu être témoin lui-même de ces expériences.

L'hon. CH. STEWART: Oui, il y a eu de ces expériences dans le Dakota, et dans le New-Jersey on a aussi poursuivi des expériences similaires.

M. GOULD: Ce qui m'a porté à mettre cette question au Feuilleton, c'est que j'entendis parler de l'exploitation dont j'ai dit quelques mots, et je me suis rendu sur les lieux la même journée en automobile. Bon nombre de pressiers étaient déjà arrivés, mais le gérant ne leur permettait point de rien examiner; cependant, il voulut bien me permettre de jeter un coup d'œil un peu partout, et au cours de ma visite je rencontrai les employés qui expérimentaient avec l'appareil compresseur où l'on mettait le charbon qui avait passé par le fourneau à carboniser. Ce jour-là, je crois qu'on faisait là l'expérience de cinq fourneaux à carbonisation, et il y en avait déjà un qui avait été condamné. C'est celui qui a été la cause de l'explosion, mais on en faisait de nouveau l'expérience d'après une méthode différente, afin de s'assurer si on ne pouvait pas l'employer à quelque chose avant de le mettre définitivement au rancart. Suivant ce que j'ai compris, les fourneaux à carbonisation qui ne résisteraient pas à l'épreuve devaient être remplacés par ceux qui résistaient très bien, et on en installerait peut-être de plus forts. Mais on a éprouvé des difficultés à trouver un agglomérant résistant à la grande chaleur, et c'est là la raison pour laquelle j'ai demandé pourquoi l'on réduisait le crédit, car je suis très intéressé dans le travail des recherches scientifiques, et j'avais espéré que le succès couronnerait avant longtemps ces efforts, afin que ce charbon, pût être utilisé commercialement par tout le pays. Je crois qu'il y a suffisamment de charbon dans le Sud-Est pour fournir la force motrice à tous nos établissements industriels du sud de la Saskatchewan, et j'engagerais vivement le Gouvernement à explorer la région carbonifère de Bienfait, pour le plus grand avantage de tous ceux qui habitent les districts tributaires de ces endroits.

L'hon. CH. STEWART: J'ai quelques doutes, ainsi que mon honorable ami, que ces expériences aient du succès, et je n'aimerais pas demander au Parlement de voter de l'argent à moins que nous ne soyons assurés de quelques chances de succès. Je veux bien encourager les recherches scientifiques, mais avant de nous lancer dans des dépenses considérables pour des établissements destinés à des recherches scientifiques, je crois qu'il faut que nous ayons auparavant quelque espoir de succès. Je me suis fort intéressé à ces expériences. J'ai eu une longue conversation avec le chimiste qui a charge de tout cela, le Dr Stanfield, quand il est venu dernièrement à Edmonton. Après avoir discuté la chose au long avec lui, et après avoir reçu depuis de lui un rapport de toutes ces expériences, je suis persuadé qu'il est fort possible que ces expériences puissent réusir. Mon honorable ami a peut-être touché en passant à une phase douteuse de ces expériences, quand il a parlé de briquettes plutôt que de carbonisation. Nous allons cependant nous mettre à l'œuvre, et nous chercherons le plus possible à déterminer quelle sorte de succès nos amis des Etats-Unis ont obtenu dans ce domaine particulier, et nous en tirerons ensuite tout le parti possible pour nos expériences à Bienfait l'été prochain. Nous avons, au département, un rapport sur tout cela, au point de vue des possibilités commerciales, mais vraiment il nous faudra d'abord nous assurer ce qu'il y a moyen d'obtenir de ces expériences mêmes avant de chercher à en tirer parti pour des fins de commerce.

M. LOGAN: Combien a-t-on dépensé en tout pour ces expériences?

L'hon. CH. STEWART: Environ $820,000.

M. SHAW: Je comprends que le premier item relatif à l'organisation et à l'outillage de la division des explosifs se rapporte à la loi des explosifs qu'une proclamation a mise en vigueur, il y a un an ou deux. Je suppose que l'outillage doit servir à l'épreuve des explosifs et à d'autres travaux de cette nature. Le ministre a-t-il examiné l'opportunité de faire exécuter cet ouvrage par les autorités de l'arsenal, sous la direction du département de la Milice?

L'hon. CH. STEWART: Mon honorable ami reconnaîtra avec moi, la nécessité de ce travail, mais la question qu'il vient de soulever est de celles que le Gouvernement mettra à l'étude, cette année. On en a parlé un peu partout et j'avoue que je favorise l'idée de faire une enquête complète dans tous les services administratifs où il y a du chevauchement. Je ne saurais parler d'autorité, mais quant à la division des explosifs, j'en comprends bien l'importance au point de vue de la securité du public qu'assurent sa grande nécessité et sa valeur à l'endroit de l'épreuve des explosifs et la détermination de leur puissance.

(Le crédit est adopté.)

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

Reprise de la séance

Etude des gisements de minerai et des ressources minérales; des industries métallurgiques et des mines et de la technologie minérale; gages, frais d'épreuve et des laboratoires, publication, versions anglaise et française des rapports; achats de livres, de fournitures du laboratoire, d'instruments; aide diverse dépense casuelle, $184,500.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Le ministre pourrait-il nous expliquer l'augmentation qu'accuse ce crédit.

L'hon. CH. STEWART: Je ne suis pas en mesure d'en retracer les détails et dois me borner à dire qu'il y a une augmentation de $10,000 pour la division des ressources minérales, en vue de pourvoir à la désignation des gisements miniers découverts dans les diverses provinces. La plus forte partie des $5,700 requis pour les usines de préparation du minerai est destinée à la Colombie-Anglaise. Ces usines semblent s'imposer pour renseigner le public sur nos minéraux. Il y a, en outre, $2,000 pour l'étude des matières dans la construction des routes, et celle des produits de l'argile. Le département m'informe que l'industrie céramique de la glaise prend, chaque année, une importance de plus en plus grande, et cette augmentation est nécessaire, si l'on veut poursuivre le travail de laboratoire, à ce propos. Dans le crédit destiné au combustible et à l'essai du combustible on relève une augmentation de $900. Par contre, l'on constate une diminution de $5,000, dans le crédit relatif aux recherches sur la tourbe combustible, il y a une augmentation de $18,500, dans les trois autres divisions.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Au sujet des recherches sur les dépôts d'argile, le département a-t-il fait quelque chose, l'an dernier, dans la Saskatchewan?

L'hon. CH. STEWART: Il n'a rien fait l'an dernier.

M. SPEAKMAN: Je vois un crédit relatif aux salaires—c'est-à-dire, j'imagine, pour enquêtes sur les salaires— dans le budget du département du Travail. Les deux départements feraient-ils le même travail, ou ce crédit-ci se rapporte-t-il à une enquête d'autre genre?

L'hon. CH. STEWART: Il s'agit ici du salaire des fonctionnaires qui travaillent sur le terrain.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois qu'on laisse de côté $100,000 pour l'érection d'une usine de préparation du minerai dans la Colombie-Anglaise. Inutile de dire qu'on n'a pas dépensé un seul sou du crédit voté à cette fin, l'an dernier. Le ministère a-t-il abandonné complètement l'idée de construire cette usine?

L'hon. CH. STEWART: On a étudié la question à la suite surtout des représentation faites par les députés des comtés de l'intérieur de cette province. Le département n'a pas entièrement renoncé à ce projet, mais il en est venu à la conclusion qu'il conviendrait de retarder d'un autre année, au moins, la construction de cette usine. Les intéressés m'informent qu'il faudra faire cette dépense dans l'intérêt de l'industrie minière de la Colombie-Anglaise.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement semble battre froid à la Colombie-Anglaise, sur toute la ligne. Que fait le ministre de cette province? Jusqu'ici, il a suffi que le Gouvernement sache qu'il y avait quelque chose d'indispensable à faire dans cette province pour la laisser de côté provisoirement—ce qui en d'autres termes veut dire définitivement. On n'a aucun doute sur la nécessité de faire ces travaux. Outre cela, il y a une augmentation de $12,000 au sujet de laquelle le ministre a fourni quelque explication. Ne pourrait-on réaliser quelque économie dans le service des publications? Ces publications ne doivent pas coûter aussi cher qu'autrefois.

L'hon. CH. STEWART: Mon très honorable ami veut, je suppose, laisser entendre que le coût de l'impression ne devrait pas être aussi élevé.

Je ne le saurais dire, je n'en sais rien. Le sous-ministre m'informe qu'à présent on se sert de toutes les publications.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'argent est-il tout employé?

L'hon. CH. STEWART: Sur le crédit de l'année dernière, il est resté $12,568. Je me demande pourquoi les impressions devraient être beaucoup plus considérables que l'année dernière; la demande de publications doit être à peu près la même chaque année?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que le ministre aurait pu épargner, ici, $10,000.

L'hon. CH. STEWART: Il ne semble pas que le plein montant soit requis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans y insister plus que de raison, car j'ai absolument confiance aux fonctionnaires du ministère, je suggère que le ministre lui-même propose la réduction de ce crédit. Le

ministère a-t-il l'intention de laisser subsister le comité des publications? Autant vaut le demander aujourd'hui que plus tard. Il y a environ trois ans, l'ancien ministère instituait un comité des publications composé de trois fonctionnaires qui étaient des hommes pratiques et dont l'un —M. Lynch était à l'emploi du dit ministère. Ce comité devait contrôler toutes les impressions au sujet desquelles il penserait qu'il fût possible de faire une épargne car les frais d'impression devenaient prodigieux et le ministre pouvait difficilement dire si toutes les impressions demandées étaient nécessaires ou non. Dans tous les cas où le comité croyait à la possibilité d'une réduction dans les impressions, il demandait au fonctionnaire compétent son avis à cet égard. Celui-ci combattait presque toujours l'opinion du comité; mais grâce à la persistance de ce corps, qui faisait rapport à un sous-comité permanent du conseil, il a été épargné je ne saurais dire combien de millions, et cela sans que le Gouvernement ait manqué des publications nécessaires. J'espère que le ministère actuel va maintenir ce comité, car s'il était aboli toutes ces publications deviendraient plus nombreuses et nous aurions bientôt à payer, de ce chef, beaucoup plus cher que nous ne payons maintenant.

L'hon. CH. STEWART: Comme ce comité examine les impressions de tous les départements, il n'y a pas que le crédit actuel qui soit concerné. Tout dépend de l'importance ou de la nécessité des publications.

L'hon. MACKENZIE KING: Je répondrai au chef de l'opposition que ce comité a fait la revue des différentes publications; que deux de ses membres sont pris dans d'autres ministères pour remplir ces devoirs-là en sus des devoirs ordinaires de leurs charges. Ils ont demandé récemment une rémunération supplémentaire pour cette raison. Si le travail du comité est aussi important que le dit l'honorable chef de l'opposition, ceux qui en font partie devraient peut-être y consacrer tout leur temps au lieu d'être soustraits à la tâche qu'ils ont à remplir dans d'autres départements. Le ministère a cru qu'il ferait bien de scruter le travail du comité des publications quand la session actuelle sera terminée, ainsi que le travail de certains autres fonctionnaires. Dans l'intervalle, le comité va être maintenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce comité a achevé la partie difficile de sa tâche. On comprend qu'à l'avenir il y aura beaucoup moins de travail à faire qu'il n'y en a eu au début. Il est composé de M. Cook, de M. Lynch et de M. O'Hara, et ses membres ont dû s'initier aux détails des publications de chaque département. Ils ont fait ce travail sans préjudice à leur tâche journalière, et ils l'ont bien fait. Il n'y a pas d'objection à ce que l'on scrute leur œuvre, mais il est bien d'autres choses que l'on pourrait scruter avec beaucoup plus davantage que l'œuvre de ce comité. Je tiendrais qu'il fût maintenu. Il n'est pas nécessaire que ceux qui en font partie y consacrent tout leur temps, ils peuvent faire le travail qu'il exige, sans préjudice à l'accomplissement de leurs autres devoirs. Sans être favorable à l'idée d'attribuer une rémunération supplémentaire à des employés publics, je dirai que si jamais telle rémunération fut justifiable, c'est bien dans le présent cas. Je ne dis pas qu'il faudrait l'accorder ou la refuser. La plus grande partie du travail, et en même temps la plus difficile, est accomplie. En thèse générale et en principe, il conviendrait d'accorder une rémunération à des employés publics à condition de les obliger à consacrer tout leur temps à la tâche, car dans toutes les sphères du service, c'est le traitement qui les fait agir.

L'hon. CH. STEWART: Après l'avoir examiné, je crois pouvoir recommander une diminution de $8,000 dans cet article de $40,000. Je propose que cet article soit ainsi réduit.

(L'amendement est adopté.)

M. GARDINER: Fait-on des recherches au sujet des sables bitumineux de l'Alberta? Qu'a-t-on fait dans le passé et quels ont été les résultats?

L'hon. CH. STEWART: Depuis nombre d'années, M. Ells a été à l'emploi du département occupé à poursuivre des recherches à ces endroits. Il se fait beaucoup de travaux de recherche et d'expériences indépendamment du Gouvernement, mais M. Ells est spécialement chargé des expériences pour le Gouvernement. Il a publié un rapport complet à ce sujet.

(L'article modifié est adopté.)

Entretien de l'essayerie, Vancouver, C.-A., $26,000.

M. CHAPLIN: Quels sont les revenus de ce bureau?

L'hon. CH. STEWART: Nous n'avons pas les chiffres exacts sous les yeux, mais on me dit qu'ils sont d'environ 4 millions par an.

(L'article est adopté.)

Relevés géologiques, $332,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu de temps avant de quitter ce ministère, je me suis occupé de voir s'il n'était pas possible de mettre les relevés et arpentages faits par les divers départements sous une seule et unique direction. Des relevés sont faits par le département de l'Intérieur, celui des Mines, celui des Terres des Indiens et même celui de la Milice. En les réunissant en un seul service, je crois qu'on pourrait réaliser des économies. Quand je suis parti, un comité étudiait la question. Est-ce que le ministre s'est occupé de cela?

L'hon. CH. STEWART: Mon honorable ami de Wellington (M. Guthrie) a soulevé la même question l'autre soir, mais je n'avais pas les renseignements voulus sous la main. Le comité auquel mon très honorable ami fait allusion se compose des fonctionnaires suivants: MM. Dr Deville et Thomas Shanks, pour le département de l'Intérieur; le major J. B. Cochrane et le colonel S. H. Osler, pour le département de la Milice et, pour les Mines, MM. Dr W. H. Collins et W. H. Boyd, ingénieur topographe en chef. Le travail de ce comité consiste à empêcher le double emploi et à s'occuper de la préparation des cartes, travail où il doit encore voir à ce que les mêmes données ne se répètent pas. Le comité est autorisé à donner son avis sur toutes les questions relatives aux relevés topographiques, tracé des cartes, méthodes de projection et de choix, unification et amélioration des échelles, uniformité des symboles et signes de convention, usage des couleurs et autres sujets topographiques.

Le très hon M. MEIGHEN: Est-ce que les observations que j'ai faites au sujet du crédit précédent pour des publications ne s'appliquerait pas ici? Je parle du crédit de $60,000. Le chiffre a été réduit de $5,000 et il me semble qu'on pourrait le réduire davantage. Quel a été le montant dépensé l'an dernier?

L'hon. CH. STEWART: L'an dernier, nous avons dépensé $42,409.78 et nous avons fait une réduction de $5,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: La réduction devrait être de $15,000.

L'hon. CH. STEWART: C'est un peu trop rogner, étant donné que le montant dépensé l'a été sous la surveillance du comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien qui ait monté si vite et qui doive descendre plus vite que la préparation des cartes.

L'hon. CH. STEWART: Je puis affirmer au comité que je ne désire pas avoir plus de fonds qu'il ne m'en faut. Cependant, je propose de diminuer le montant de $10,000 ce qui, avec la réduction déjà faite de $5,000 forme une réduction totale de $15,000.

(L'amendement est adopté.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'a-t-on fait l'an dernier touchant l'achat de spécimens? Se propose-t-on de faire quelque chose de spécial cette année?

L'hon. CH. STEWART: Mon très honorable ami parle-t-il des spécimens du musée?

Le très hon M. MEIGHEN: Oui, des spécimens géologiques.

L'hon. CH. STEWART: On me dit que l'an dernier on a acheté des oiseaux et des minéraux. Je crois que ces articles formaient la majeur partie de nos achats.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voulais demander si le Gouvernement se propose d'acheter des spécimens de dinosauriens trouvés dans l'Alberta.

Je doute que le département puisse en acheter au prix qu'il a payé l'année dernière. Avez-vous cherché à vous procurer une de ces grands spécimens pour le musée de l'Etat.

L'hon. CH. STEWART: Je crois que le musée en possède déjà.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parmi les plus grands?

L'hon. CH. STEWART: Je le pense.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme ceux qu'on a découverts dernièrement et dont il a tant été question dernièrement.

L'hon. CH. STEWART: J'ai visité le musée samedi dernier, et il y en a d'assez grands. J'ignore s'il en existe de plus grands.

(Le crédit est adopté.)

Subvention à l'institut canadien des mines et de la métallurgie, $3,000.

L'hon. CH. STEWART: C'est le crédit ordinaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Le montant est-il le même?

L'hon. CH. STEWART: Il est le même que l'année dernière. On s'en servira pour les frais de publication de l'Institut et pour

autres frais destinés à favoriser le développement de l'industrie minière.

(Le crédit est adopté.)

M. SPEAKMAN: Je prierais le ministre de nous expliquer la fonction du bureau des ressources (Imperial Resources Bureau).

L'hon. CH. STEWART: Les fonctionnaires de ce bureau sont les suivants:

(1) Réunir, coordonner et répandre des renseignements sur les ressources, la production, le traitement, la consommation et la demande de tous métaux et minéraux.

(2) Connaître le rayon d'action des œuvres existantes, afin de pouvoir, le cas échéant, éviter de parcourir le même champ.

(3) Trouver les moyens d'aider à perfectionner l'œuvre des services qui fonctionnent déjà.

(4) Compléter l'œuvre de ces services, là où c'est nécessaire, pour collectionner les renseignements qui n'existent pas encore, dans le but d'aider au bureau.

(5) Emettre des avis sur l'exploitation des ressources contenues dans les limites de l'empire ou dans quelqu'une de ses parties, afin de pouvoir mettre ces ressources au service de la défense impériale, du commerce et de l'industrie de l'empire.

Le gouvernement impérial contribue 10,000 livres; le Canada, 2,500; l'Australie, 2,000; l'Inde, 2,000; la Nouvelle-Zélande, 1,000; Terre-Neuve, 250; les colonies de la couronne et les pays de protectorat fournissent également une contribution. La somme totale est de 20,000 livres. Notre contribution est réduite de mille livres, cette année.

L'hon. M. GUTHRIE: Quand cette contribution a-t-elle été établie?

L'hon. CH. STEWART: En 1917.

M. CHAPLIN: Pourquoi la contribution du Canada est-elle réduite?

L'hon. CH. STEWART: Une des raisons, je pense, est qu'une bonne partie du travail a été accomplie. La convention est renouvelable chaque année et le gouvernement anglais a déjà diminué sa contribution, mais je ne saurais dire si c'est cette année ou avant. J'ai cru que le Canada pouvait réduire la sienne de mille livres. Nous aurons notre représentant lors du renouvellement de la convention et l'on pourra démontrer que la réduction ne nuira en rien à l'œuvre poursuivie par le bureau.

M. CHAPLIN: Ce bureau est-il réellement utile?

L'hon. CH. STEWART: On me l'assure. je n'en sais rien personnellement.

M. CHURCH: Quel bénéfice en avons-nous retiré? Le ministre exige des fonds pour des organisations semblables, des musées, des momies conservées sous verre, dans les musées, mais il n'y a pas d'argent pour la milice.

L'hon. CH. STEWART: Je ne puis rien dire pour le département de la Milice qui échappe à ma compétence. Mon avis est que les séances de ces experts et les informations qu'ils nous procurent sont éminemment utiles aux grandes colonies. Je ne puis en parler avec autorité, mais j'estime que ces réunions ne peuvent que bénéficier à toutes les parties de l'empire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le crédit est amplement justifié.

Le but n'est pas tant de se réunir que de faire connaître à toutes les différentes parties de l'empire les ressources des autres parties, sous quelle forme on les trouve, ce qu'on en fait dans les Dominions afin que ces minéraux qui peuvent être la propriété d'un dominion soit connus d'un autre où ils ne se trouvent pas dans beaucoup de cas et pour qu'on puisse assurer et développer le commerce dans les différents dominions en créant des débouchés pour leurs minéraux respectifs. Le Canada, j'imagine, en retire des avantages proportionnés à l'argent qu'il dépense parce que c'est un pays plus riche en mines à l'exception peut-être du Sud-Africain, qu'aucun autre des dominions. La Grande-Bretagne par exemple contribue au maintien de ce bureau de ressources minérales pour la somme que le ministre a mentionnée, mais le Canada est un pays beaucoup plus riche en mines que l'Angleterre, et retire, je crois, plus qu'il ne souscrit, proportionnément. La réduction est juste, parce que le gros de l'œuvre du Bureau des ressources minérales est naturellement accompli quand il est complètement établi; de ce moment, il coûte beaucoup moins d'argent.

Le crédit est adopté.

Ministère des Travaux publics.—Imputable sur le revenu.

Amherst—Salle d'exercice, régalage, etc.	$ 5,000
Baddeck—Edifice public, restauration de l'hôtel des postes	1,000
Halifax—Station de quarantaine, réparations et améliorations	11,000
North-Sydney—Station de quarantaine, restauration et réparations	2,600
Total	$19,600

M. HANSON: L'honorable ministre voudrait-il expliquer le premier crédit de cette résolution, $5,000 pour réglage.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux public): Ce crédit est nécessaire pour

terminer l'imperméabilité, le crépissage des murs et la construction de la fondation en pierre avec le régalage. Une partie du travail a déjà été donnée à l'entreprise. Le montant requis pour achever les travaux est de $3,219; pour le drainage et le chemin carrossable $1,300 et divers $481.

M. HANSON: S'agit-il d'une nouvelle salle d'exercice à Amherst?

M. CHAPLIN: Quel est le montant de l'entreprise? Quand le premier ministre était chef de l'opposition il a fait beaucoup d'objection à ce crédit, il a donné des raisons abondantes pour ne pas le continuer et il a poursuivi la discussion pendant longtemps.

L'hon. J. H. KING: L'entreprise a été acordée, je crois, l'an dernier.

M. CHAPLIN: Mais le sous-ministre peut nous dire quand on a accordé l'entreprise.

L'hon. J. H. KING: En novembre 1921.

M. CHAPLIN: Les travaux se poursuivent-ils en ce moment?

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. CHAPLIN: Ou si la soumission est donnée sans que les travaux s'exécutent?

L'hon. J. H. KING: Une partie de l'entreprise est terminée. Ce crédit est pour payer les travaux quand ils seront achevés.

M. CHURCH: Le ministre sait-il si le Gouvernement a décidé de discontinuer ou non les salles d'exercice?

L'hon. J. H. KING: Il n'y a rien dans ce crédit pour une nouvelle salle d'exercice. Il est destiné à continuer et à achever une entreprise.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre pourrait-il nous dire combien on avait dépensé à la fin de l'exercice financier? Le crédit était de $25,000.

L'hon. J. H. KING: On a dépensé $3,400 pour l'entreprise.

M. HARRIS: On nous dit que l'an dernier on a voté un crédit de $25,000. Combien a-t-on dépensé sur ce montant?

L'hon. J. H. KING: $3,400 environ.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire jusqu'à la fin du mois dernier.

M. McDONALD: Est-ce que cette conversation a lieu pour le plaisir de deux membres de chaque côté du bureau?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis sûr que l'honorable député n'a pas cessé de m'entendre.

M. McDONALD: Je ne peux entendre ni le ministre ni les autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-on dépensé de l'argent dans le courant de l'année solaire jusqu'à la fin de l'année 1921?

L'hon. J. H. KING: Oui $3,400.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pensais que l'honorable ministre avait dit que ce montant s'était dépensé jusqu'à la fin du dernier mois de l'exercice financier; je demande à la fin de décembre—l'année solaire.

L'hon. J. H. KING: L'entreprise a été accordée en novembre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avait-on commencé les travaux?

L'hon. J. H. KING: On m'assure que cette somme a été déboursée avant la fin de l'année civile.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'on n'a pas déboursé un seul sou entre la fin de l'année civile et la fin de l'exercice financier?

L'hon. J. H. KING: Nous n'avons rien dépensé au cours de l'hiver, si j'ai bien compris.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le mois de décembre est également inclu dans la saison d'hiver.

(Le crédit est adopté.)

Saint-Jean—Station de quarantaine, Partridge Island, réparations et améliorations..	$35,000
Sussex—Edifice public, améliorations..	6,500
Lazaret de Tracadie—Réparations et améliorations..	7,000

M. HANSON: Je regrette beaucoup que l'on ait oublié d'inscrire au budget de cette année un crédit pour l'érection d'un hôtel des postes et d'autres édifices publics à Edmundston, dans le comté de Madawaska, que représente l'un de mes honorables amis qui est absent ce soir. C'est la seule ville de la région du Madawaska qui, je le constate avec plaisir, progresse très rapidement. L'édifice qui abrite le bureau de poste à l'heure actuelle, si mes renseignements sont exacts, est tellement délabré que les banques et les autres institutions qui sont exposées à toucher de fortes sommes, sont obligées de prendre des mesures pour les faire venir directement afin d'éviter de leur laisser passer la nuit au bureau de poste. En d'autres termes, le service des postes est absolument insuffisant à Edmundston. Le service des douanes se trouve dans un autre édifice et, il est également

loin de suffire aux besoins du trafic qui passe par Edmundston. Je puis faire la même remarque relativement au service de l'immigration, qui est situé dans une autre partie de la ville. S'il existe une ville dans les Provinces maritimes qui réclame à grands cris un édifice fédéral afin de donner au public un service convenable, c'est bien Edmundston. Le moment est mal choisi, je m'en rends parfaitement compte, pour demander une dépense de cette nature; je ferai observer au ministre toutefois—et il est peut-être au fait de la situation aussi bien que moi—que les services publics auxquels j'ai fait allusion ont absolument besoin d'être améliorés. L'ancien gouvernement a trouvé de l'argent pour payer sa part du coût de la construction d'un pont interprovincial. Ce pont est pour ainsi dire terminé à l'heure acelle et il est appelé à rendre de grands services à la population. Il appartient donc au Parlement et au gouvernement actuel de procurer aux hommes d'affaires de cette région où se trouve l'une des plus grandes entreprises industrielles de la province un service des postes convenable. J'adjure le ministre d'avoir l'obligeance d'étudier la question d'ici à ce que le temps soit arrivé de déposer le budget supplémentaire afin de se rendre compte s'il n'a pas au moins des fonds pour acheter le terrain sur lequel sera érigé plus tard le nouvel hôtel de postes de la ville d'Edmundston.

M. GRIMMER: Tout en appuyant la proposition de l'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson) touchant l'érection d'un édifice public pour loger les services des postes et des douanes à Edmundston, je désire appeler l'attention du ministre des Travaux publics (M. King) ainsi que du gouvernement actuel sur le fait qu'un hôtel des postes fut promis à la ville de Saint-George, dans le comté de Charlotte, avant la déclaration de la dernière guerre. La population de Saint-George était parfaitement consentante d'attendre patiemment que le Gouvernement fût en mesure de racheter sa promesse. Si j'ai bien compris, le département est allé jusqu'à visiter des lots et il en a même acheté un. Cependant, à cause de la guerre, les habitants de l'industrieuse petite ville de Saint-George, où sont situées les plus belles carrières de granit de la province du Nouveau-Brunswick, ont consenti volontiers à attendre la conclusion de la paix avant d'insister auprès du Gouvernement. Or, je tiens à rappeler au souvenir du ministre des Travaux publics et du gouvernement actuel que la guerre est finie à cette heure, que la population de Saint-George a attendu cet instant avec patience et que le temps est arrivé de doter cette ville florissante d'un édifice public, où seront logés le bureau de poste et le service des douanes. J'ose espérer que le Gouvernement mettra la question à l'étude sans délai.

M. MacLAREN: Je désire ajouter quelques mots à l'appui de la proposition de l'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson) à propos de la nécessité d'améliorer le service postal et le service des douanes dans la ville d'Edmundston. J'ai l'absolue conviction qu'il y a urgence et j'adjure le ministre d'étudier sérieusement la question de doter la ville d'Edmundston d'un nouvel hôtel des postes. Le ministre aurait-il l'obligeance de fournir d'autres détails à la Chambre relativement aux améliorations qu'il se propose d'effectuer à la station de quarantaine de Saint-Jean? A-t-il l'intention d'allonger et d'agrandir les bâtiments affectés à ce service?

L'hon. J. H. KING: En réponse aux observations de certains départements concernant les exigences du service postal à Edmunston, N.-B., et à Saint-George dans le comté de Charlotte, je dirai qu'on a fait à ce sujet des représentations qui sont déjà à l'étude.

Quant au crédit relatif à la quarantaine de Saint-Jean, le montant de $35,000 est requis pour achever la construction de l'installation électrique, et celui de $25,000 pour achever la construction du département de la désinfection et des bains; le montant de $7,000 est requis pour réparations et améliorations générales et pour la construction d'un nouveau dépôt de détention de troisième ordre, et celui de $2,118 pour dépenses casuelles.

M. MacLAREN: L'honorable ministre voudrait-il nous dire s'il y a moins de lépreux au lazaret de Tracadie ou s'il y en a autant qu'il y en a eu depuis dix ou douze ans?

L'hon. J. H. KING: Je ne puis fournir de renseignements au sujet des patients internés dans cette institution. On pourrait s'en procurer au ministère de la Santé. Ce crédit a rapport à l'amélioration du drainage et de l'édifice, au peinturage et à l'amélioration générale, ce qui représente un total d'environ $7,000.

M. HANSON: Dire que la question sera prise en considération, c'est se servir d'un vieux cliché qui ne nous mène à rien. Je

voudrais savoir ce qu'on va nous faire espérer au sujet du service postal à Edmunston. Je parle sérieusement. Cette ville n'est pas située dans mon comté, et jamais, de mémoire d'homme, ce comté ne fut représenté par un tory. Jamais il ne le sera, non plus. Cependant, il comprend de mes amis qui y font du commerce et s'intéressent à cette question. Ils m'ont demandé de suppléer à ce qu'aurait dû dire ce soir le député de Restigouche, et, Madawaska (M. Michaud), qui a sans doute quelque chose de plus important à faire dans le moment. Le service postal de cette ville a vraiment besoin d'être amélioré, on ne saurait y laisser subsister l'état de choses actuel, la sécurité des malles de Sa Majeté n'étant pas suffisamment assurée, le Gouvernement et le public sont exposés à éprouver, quelque jour, une perte sérieuse.

M. CALDWELL: L'honorable député de York-Sunbury a raison de demander un meilleur service postal à Edmunston. Je sais ce qui en est. Le bureau de poste, qui pouvait suffire il y a cinq ans, laisse à désirer maintenant. La ville d'Edmundston a augmenté plus vite que toute autre depuis qu'il s'y est établi une pulperie, et sa population a dépassé le chiffre normal de l'augmentation naturelle. Ce sera désormais un centre important, il s'y fait déjà beaucoup d'affaires. J'approuve donc la requête du député de York-Sunbury.

M. HANSON: L'honorable ministre devrait nous dire ce que va faire le ministère, dès cette année, à cet égard.

L'hon. J. H. KING: Le ministère a reçu des renseignements conformes aux déclarations des honorables députés, concernant le bureau de poste d'Edmunston. Le service postal et douanier de cette ville a grandement besoin d'être amélioré. Cette question est sérieusement à l'étude.

M. ANDERSON: Je suis informé que les conditions hygiéniques à la quarantaine d'Halifax et de Saint-Jean laissent beaucoup à désirer. L'honorable ministre possède-t-il des renseignements à ce sujet?

L'hon. J. H. KING: On a fait des changements, cette année, et on va en faire, l'année prochaine, qui auront pour effet d'améliorer dans une large mesure les conditions hygiéniques de ces deux institutions.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre voudrait-il me dire combien l'on a dépensé l'année dernière à même ce crédit de $93,000 affecté au Nouveau-Brunswick.

L'hon. J. H. KING: Pour la quarantaine de Saint-Jean, $65,562.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'on a dépensé $65,000 sur les $75,000 qui ont été votés, comment se fait-il qu'on nous demande de voter de nouveau $35,000?

L'hon. J. H. KING: Le chef de l'opposition n'ignore pas qu'on a transféré $46,000 du crédit relatif à la démobilisation de la Milice, l'année dernière.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre ne répond pas à la question. Ce qu'on a dépensé sur le crédit relatif à la démobilisation, on ne l'a pas pris sur les $93,000. J'ai demandé à l'honorable ministre combien l'on avait dépensé de ces $93,000.

L'hon. J. H. KING: L'an dernier, nous avons dépensé $65,000, pris sur le budget des Travaux publics, pour le poste de la quarantaine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela n'est pas possible.

L'hon. J. H. KING: Un montant de $46,000 provenait du crédit destiné à la démobilisation; $1,500 ont été dépensés à Sussex. La dépense totale s'est élevée à soixante-six mille et quelques dollars et vingt mille dollars n'ont pas été utilisés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aucun membre du comité n'est mieux renseigné, j'en suis sûr, depuis que le ministre a pris la parole; en effet, ceux qui ont pu l'entendre sont très rares, d'abord, et en deuxième lieu, ceux qui l'on entendu ne sont pas éclairés.

Voici un crédit de $93,000 qui a été ouvert pour le Nouveau-Brunswick, l'an dernier, et qui a été réparti entre trois rubriques. On a dépensé tout et imputé la dépense sur ce crédit. On a pu dépenser des fonds à Saint-Jean et porter la dépense au compte de la démobilisation, il va sans dire; néanmoins, nous ne voulons pas le savoir.

Eh bien, le ministre n'écoute pas et j'obtiendrai encore la même réponse. Elle ne veut rien dire. Je lui ai demandé trois fois et je lui demande une quatrième fois combien a été dépensé et imputé sur ces $93,000?

L'hon. J. H. KING: L'an dernier, nous avons dépensé en tout sur ce crédit de $93,000 une somme de $65,552 pour le poste de la quarantaine, à Saint-Jean, et $1,500 pour l'édifice public de Sussex.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que le ministre ne me comprend pas? On n'a pas pu prendre soixante-cinq mille dollars sur ce crédit pour le poste de la quarantaine à Saint-Jean, car le ministre nous demande, cette année, de voter de nouveau $35,000 des soixante-quinze mille affectés à cette fin l'an dernier. Comment pourrions-nous voter de nouveau trente-cinq mille dollars si on avait déjà dépensé $65,000 sur un crédit de soixante-quinze mille dollars?

L'hon. J. H. KING: Dans le budget des Travaux publics, pour l'exercice 1921-1922, se trouvait un crédit de $75,000 pour le poste de la quarantaine et $65,552 ont été dépensés, je crois, cette année-là. On me dit qu'en sus de cette dépense, une somme de $46,000 a été prise sur le crédit de la démobilisation dans le budget de la Milice, et que le département a dépensé $58,688 pour les pavillons de désinfection, adjugés à l'entreprise, et $6,864 pour des réparations, ce qui fait $65,552, en tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on pris sur le crédit ouvert pour la démobilisation?

L'hon. J H. KING: Quarante-six mille dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: De plus?

L'hon. J. H. KING: Oui. Ces deux sommes forment un total de $65,000. Il reste donc $20,000 qui n'ont pas été utilisés, ce qui nous oblige à demander de nouveau $35,000 pour parachever l'entreprise à cet endroit.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère bien que je n'ai pas de reproche à me faire et que je ne semble pas harceler inutilement le ministre; mais, franchement, ses paroles sont le résultat de renseignements erronés, ou bien, il rapporte inexactement les faits. Pour le poste de la quarantaine, dit-il, on a dépensé $65,552 et, en sus, quarante-six mille et quelques dollars pris sur le crédit destiné à la démobilisation. Le ministre suit mon raisonnement, je l'espère. Qu'il oublie la somme empruntée au crédit de la démobilisation; nous nous en occuperons lorsque nous y serons rendus. Combien d'argent a-t-on pris et imputé sur ces $75,000 pour le poste de la quarantaine? Si le ministre a voulu dire que, des $65,552 qui ont été déboursés, quarante-six mille et quelques dollars provenaient du crédit ouvert pour la démobilisation, il s'ensuit que la dépense imputable sur les $75,000 pour le poste de la quarantaine ne s'est élevée qu'à dix-neuf mille dollars. Est-ce vrai? Dans l'hyopthèse où $19,000 auraient été imputés sur ces $75,000, il est tout naturel que le ministre n'aît besoin que de trente-cinq mille dollars de plus. Il se propose peut-être de ne dépenser que cette somme et tout le montant de $35,000 peut n'être qu'un ancien crédit qu'il veut faire revivre. Cela est compréhensible. Mais qu'il nous dise exactement ce qui a été dépensé et imputé sur ces soixante-quinze mille dollars. Est-ce $65,552 moins la somme de $46,000 prise sur le crédit destiné à la démobilisation? Dans ce cas, la dépense a été de dix-neuf mille et quelques dollars. Le ministre me suit, je l'espère, la chose est parfaitement claire pour moi et, j'en suis sûr, pour d'autres membres du comité.

L'hon. J. H. KING: Mon très honorable ami veut-il savoir quel montant d'argent a été pris sur chaque crédit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux connaître le montant qui a été imputé sur le crédit de $75,000 de l'an dernier, le montant qui a été imputé sur les $5,000 et le montant qui a été imputé sur les $13,000.

L'hon. J. H. KING: Une somme de $40,000 a été imputée sur le crédit de $75,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et cette somme a réellement été dépensée?

L'hon. J. H. KING: Oui; $25,000 ont été imputés sur les $46,000 empruntés au crédit de la démobilisation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous en parlerons lorsque nous serons rendus à ce crédit. La première partie de la réponse du ministre se comprend: sur l'item de $75,000, on a payé $40,000. Mais qu'a-t-on payé sur l'item de $5,000?

L'hon. J. H. KING: La somme de $5,000 n'a pas été dépensée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'a-t-on dépensé de l'item de $13,000?

L'hon. J. H. KING: Le ministère n'a pas eu besoin de cette somme et ne l'a pas dépensée.

Le très hon. M. MEIGHEN: De sorte que sur le crédit de $93,000 ouvert l'année dernière, on a payé, en tout, $40,000?

L'hon. J. H. KING: Précisément.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et bien! je félicite le ministre de ce que nous en

sommes enfin rendus là. Cette année, on demande $48,500, soit $8,500 de plus qu'on n'a dépensé l'an dernier.

M. MICHAUD: Pendant que le devoir m'appelait au dehors, entre huit heures et huit heures et demie, l'affaire du bureau de poste d'Edmunston (N.-B.) est venue sur le tapis. Qu'il me soit permis de dire qu'une députation d'Edmunston est venue en conférer avec le ministre des Travaux publics, le ministre des Finances, et le secrétaire d'Etat. C'est une affaire dont je me suis occupé de très près, et je dois les plus sincères remerciements à ceux de mes honorables collègues du Nouveau-Brunswick qui ont eu l'obligeance de la signaler à l'attention en mon absence.

Il n'est pas au Canada de ville où le besoin d'un bâtiment public se fasse aussi fortement sentir qu'à Edmunston. Je n'entends pas examiner les raisons qu'il y a à cela; qu'il suffise de dire qu'au cours des quinze dernières années, cette ville, qui compte à peu près cinq mille habitants, a versé environ un million de dollars à la caisse de l'Etat. Elle l'a fait et le fera encore avec paisir; il me semble cependant que le fait de verser un aussi joli denier à la caisse publique lui donne bien droit à une juste part d'égards. Le bureau de poste actuel est d'une exiguïté telle qu'il ne répond plus aux besoins du public. Le ministre ne m'a sans doute pas oublié au moment encore assez récent où mes honorables collègues du Nouveau-Brunswick, lui ont fait des observations sur ce sujet. Comme il est au fait des efforts que j'ai tentés de ce côté-là, je me plais à espérer que lorsque j'aurai repris ma place, il daignera faire part au comité de ce que je me suis efforcé d'accomplir en cette affaire.

L'hon. M. GUTHRIE: On se propose de dépenser $48,500 au Nouveau-Brunswick. Prenons, pour faire une comparaison, un article déjà adopté, l'article 144, qui a trait à la Nouvelle-Ecosse. Est-il vrai de dire que c'est la seule dépense que l'on ait faite l'année dernière en vertu de cet article-là et celle dont le ministre a parlé, c'est-à-dire les $3,600 qu'on a consacrés à l'édifice d'Amherst?

L'hon. J. H. KING: Je ne sais pas le chiffre total de la dépense de l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN Le ministre l'a donné.

L'hon. J. H. KING: J'ai donné le chiffre de la dépense relative aux travaux donnés à l'entreprise et en cours d'exécution.

L'hon. M. GUTHRIE: Toute la dépense autorisée est comprise, c'est chose certaine, dans les quatre item de l'article 144. Le chiffre total des déboursés est-il de $3,600?

L'hon. J. H. KING: Sur l'item de $25,-000, qui est compris dans l'article 144, on a payé $3,400 ou $3,500. C'est tout ce qui a été prélevé sur cette somme.

L'hon. M. GUTHRIE: Et cette année, vous projetez de prélever sur le même crédit la dépense de $19,600?

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. HANSON: Avant que le présent crédit soit adopté, le ministre daignera-t-il décerner au représentant de Restigouche-Madawaska (M. Michaud) le certificat de bonne conduite qu'il sollicitait tantôt? Si mon honorable ami ne juge pas à propos de me répondre sur ce point, aura-t-il l'obligeance de nous dire quelle réponse il entend donner à l'honorable député?

L'hon. J. H. KING: Le représentant de Restigouche est homme à s'occuper lui-même de ce qui le regarde. Il a fait voir en termes clairs et précis que le besoin l'un bâtiment public se fait sentir à Edmunston, et je ne vois pas d'inconvénient à lui annoncer que le ministère s'occupe attentivement de l'affaire.

M. MICHAUD: L'honorable député (M. Hanson) a l'air de me porter un bien vif intérêt. Ma circonscription n'est pas aussi importante que la sienne et les édifices publics n'y sont pas aussi nombreux; mais, il peut m'en croire, il s'y fait de rapides progrès, et sans faire de prédiction téméraire, il y a lieu de compter que l'on verra bientôt surgir d'imposants édifices publics dans la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick.

M. HANSON: Le langage de mon honorable ami porte l'empreinte de l'optimisme; serait-ce parce que le ministre lui a fait quelque promesse?

M. MICHAUD: Je puis vous assurer que je suis satisfait des promesses pour le moment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lesquelles?

(Le crédit est adopté.)

Provinces maritimes en général—édifices publics fédéraux, améliorations, réparations, etc., $38,000.

M. HANSON: Cet item est augmenté de $13,000. Pourquoi?

L'hon. J. H. KING: Dans le budget de cette année, les édifices fédéraux, les améliorations et les réparations sont compris

dans un seul crédit. L'an dernier, il y avait un crédit spécial pour la ville d'Halifax, la ville de Saint-Jean, et probablement la plus grande ville de l'île. Cette année, de l'avis de l'architecte en chef, on en a fait un crédit distinct. Au dernier exercice, il y avait une somme de $25,000 pour améliorations, etc., dans les Provinces maritimes en général, $13,000 pour Halifax et $7,000 pour Saint-Jean, soit un total de $45,000. Le crédit de cet exercice-ci est de $38,000 et comme il comprend toute la province, y compris les villes, la réduction est de $7,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saisis pas.

L'hon. M. GUTHRIE: L'an dernier, il n'y avait qu'un crédit global de $25,000, et aujourd'hui il est de $38,000, ce qui représente une augmentation de $13,000. Quelle est la nature de cette augmentation?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas le budget de l'an dernier, mais mon honorable ami constatera que pour les Provinces maritimes en général il y avait, $25,000, $13,000, pour Saint-Jean, $7,000, soit un total de $45,000 comparativement à $38,000, cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai devant moi les subsides du dernier exercice et je vois que le ministre est mal renseigné. L'item 131 du dernier exercice était de $25,000, exactement le même montant que l'année antérieure.

L'hon. A. K. MACLEAN: Que comprend-il?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est rédigé exactement comme l'item actuel: "édifices publics fédéraux—améliorations, réparations, etc.", et le montant est de $25,000.

L'hon. J. H. KING: Si mon honorable ami veut bien se reporter à l'item relatif aux villes d'Halifax et de Saint-Jean, il verra, comme je l'ai dit, $13,000 pour Halifax et $7,000 pour Saint-Jean. Cette année le montant destiné à ces villes est compris dans ces $38,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces crédits sont sous un autre chapitre?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que dit le ministre. Il s'est déjà attribué le mérite de cette réduction, mais il ne peut pas se l'attribuer de nouveau. Il ne peut prétendre avoir fait cette réduction et s'en attribuer le crédit une fois de plus.

L'hon. J. H. KING: Je crois m'être expliqué clairement. Cette année, nous fusionnons trois crédits, alors que l'an dernier, nous avions un item de $25,000 pour les édifices fédéraux des Provinces maritimes un autre pour Halifax et un troisième pour Saint-Jean, soit en tout une dépense de $45,000. Cette année, Halifax et Saint-Jean sont compris dans le même crédit de $38,000.

M. CHURCH: En vertu de quel principe cet argent est-il employé? Je suppose que le ministre a quelques renseignements relativement à cette augmentation de $13,000. Certains édifices publics des Provinces maritimes sont neufs et d'autres sont dans un état délabré. Il est de mauvaise politique pour le Gouvernement de garder ces bâtiments en cet état. Il est difficile d'adopter un crédit aussi élevé sans que nous ayons quelques détails que le ministre devrait connaître. Quels sont ces édifices que l'on doit réparer? Quel est le principe qui guide ces réparations? L'ingénieur résidant des Travaux publics visite-il les édifices tous les ans pour s'enquérir des travaux nécessaires? En général, comment procède-t-on? Le ministre pourrait nous éclairer à cet égard. Demande-t-on des soumissions et les fournitures viennent-elles du département ou le travail se fait-il en régie?

L'hon. J. H. KING: Comme je l'ai déjà déclaré, il n'y a pas d'augmentation. Il y a même une diminution. Ce crédit se rapporte aux réparations générales et à l'entretien des édifices fédéraux des Provinces maritimes. Les représentants du gouvernement dans ces localités font un rapport de l'état de ces édifices de temps à autre. La division des ingénieurs ou celle des architectes en dresse des rapports et l'on entretient les bâtiments.

Le montant précis qui sera dépensé pour chacun de ces édifices n'est pas indiqué, car il augmentera nécessairement à mesure que l'on continuera les travaux de la saison.

M. HANSON: En est-on revenu au système de favoritisme, dans le ministère de mon honorable ami, dans cette partie du pays? Je crois que le 6 décembre dernier, celui que j'ai eu l'honneur d'avoir pour adversaire a envoyé une série de lettres à des citoyens de Fredericton dans lesquelles il était dit que les travaux relatifs au travaux publics seraient faits par monsieur un Tel, par celui-ci ou par cet autre. J'aimerais savoir s'il a été autorisé par le ministère à agir ainsi, ou s'il l'a fait de sa propre autorité? Je désirerais aussi savoir qui est le fonctionnaire en charge, à l'heure actuelle, dans le Nouveau-Brunswick? M.

Waterbury a-t-il été mis à la retraite, et s'il en est ainsi, quel arrangement a-t-on fait, qui lui a succédé, et si personne n'a été nommé, qui est l'architecte suppléant du district?

L'hon. J. H. KING: En réponse à mon honorable ami, je puis dire que M. Waterbury est à sa retraite et que M. Chambers le remplace pour le moment. Il n'y a pas eu de nomination de faite encore.

M. MICHAUD: Mon honorable ami de York-Sunbury (M. Hanson) a-t-il quelque recommandation à faire relativement à cette nomination?

M. HANSON: Oui, si le ministre veut bien me faire l'honneur de me le demander, je serai heureux de lui nommer un homme très compétent.

M. CHAPLIN: Je désirerais demander quels sont les montants réels que l'on a dépensés sous cette rubrique pour les édifices publics de Halifax et Saint-Jean, l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: En ce qui concerne les édifices fédéraux, à Halifax, l'on a dépensé jusqu'au 19 avril 1922:

Analyste fédéral de Bedford Row	$ 346 29
Douane	2,117 48
Bureau de poste	2,069 52
Hôpital Bellevue	2,946 92
En général	210 13
Hôpital de Rockhead	135 10
	$7,825 44

En ce qui concerne les édifices fédéraux de la ville de Saint-Jean, les dépenses jusqu'au 27 avril 1922, ont été les suivantes:

Douane	$2,403 37
Ancienne douane	1,425 71
Banque d'Epargnes	588 02
Nouveau bureau de poste	2,629 70
Saint-Jean-Ouest, B. de P.	2,629 70
Ancien pénitencier	39 05
Immeuble Creaghan	4 50
Total	$7,177 30

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais maintenant ce que le ministre voulait nous laisser entendre. Cela se résume à ceci: tandis que l'an dernier, un certain montant a été voté pour les édifices publics de Halifax, et un autre montant pour les édifices de Saint-Jean, le ministre, cette année, au lieu de séparer ces crédits, les ajoute au crédit actuellement à l'étude. Le premier crédit figurait l'an dernier, comme l'un des crédits de $195,500 non requis pour la Nouvelle-Ecosse, et dans les crédits de $13,000 non requis pour la Nouveau-Brunswick.

L'hon. J. H. KING: Non requis pour cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non requis pour cette année. C'est ainsi que figuraient les crédits de l'an dernier qui ne sont pas requis. Donc, le ministre, tout en admettant qu'il demande plus qu'il n'a été dépensé, s'attribue le mérite de cette réduction. Je ferai remarquer ceci: Pourquoi le ministre a-t-il fait cette modification dans l'allocation? Cela signifie tout simplement que, tandis que l'an dernier nous savions où allaient ces crédits, cette année, nous n'en savons rien du tout. J'y appelle tout spécialement l'attention de mon honorable ami de Carleton (M. Caldwell). Cela ne fait qu'empirer l'habitude de grouper sous le crédit "divers" les différents articles qui étaient autrefois—et devraient l'être encore autant que possible—désignés séparément et clairement. Pourquoi le ministre a-t-il fait cette modification? Serait-ce que,—s'inspirant des exigences du moment et peut-être des dispositions locales, il voudrait distribuer l'argent là où il croirait devoir faire le plus de bien?

L'hon. J. H. KING: Ces dépenses sont pour le maintien, les réparations, les circonstances imprévues, et le comptable en chef du ministère a recommandé que ces crédits soient consolidés. Il n'y pas plus d'avantage à indiquer une dépense de $15,000 pour Halifax, qu'il n'y en a à fixer un crédit de $30,000 pour la province de la Nouvelle-Ecosse, lorsque les détails en sont inconnus.

On les connaîtra cependant, à la prochaine session, alors qu'on pourra les fournir à la Chambre. Je ne puis concevoir d'objection à la consolidation de ces crédits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Apparemment non. Ma prévision était parfaitement exacte.

M. LOVETT: Avant l'adoption de ce crédit, je tiens à appeler l'attention du ministre sur l'insuffisance du service des postes dans la ville de Bridgetown, dans le comté d'Annapolis, que j'ai l'honneur de représenter. Le local y est d'une exiguïté telle que le public est obligé de se tenir à l'extérieur du bureau de poste quand se font le tri et la distribution des objets de correspondance. Ces gens estiment qu'ils souffrent depuis trop longtemps de cet état de choses, et maintenant que la guerre est terminée, sont désireux d'y voir mettre un terme. J'appelle l'attention du ministre sur ce point, et je lui demanderai d'examiner l'opportunité d'insérer au budget supplémentaire le montant nécessaire à l'érection d'un bureau de poste convenable pour cette ville.

(Le crédit est adopté.)

Province de Québec—édifices publics fédéraux, améliorations, réparations, etc, $80,000.
Grosse Ile, station de quarantaine, réparations, $10,000.
Montréal—magasins de l'artillerie, $27,000.
Québec—Hôtel des postes, mur mitoyen, $10,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé du crédit voté, l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: $55,000, en chiffres ronds.

(Le crédit est adopté.)

Edifices publics, $349,200.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien environ a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: $707,000 en chiffres ronds.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre pourrait-il nous dire comment on a réparti cette dépense?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai aucun renseignement sur à ce sujet.

M. CHAPLIN: Le montant total du crédit de l'an dernier dépassait un million de dollars et il y avait cette note: "Crédits non requis pour l'exercice 1922-23, $707,000 en chiffres ronds". Et le ministre dit aujourd'hui que l'on a dépensé environ $707,000.

L'hon. J. H. KING: On a utilisé ce montant, l'année dernière et l'on n'en a pas eu besoin, cette année.

M. CHURCH: Il y a, dans la province d'Ontario, un certain nombre de bureaux de poste qu'il faut réparer. Les revenus de l'hôtel des postes de Toronto représentent environ 5 millions de dollars, ce qui est presque le double de celui de l'hôtel des postes de Montréal. A l'heure présente, l'hôtel des postes de Toronto ne peut suffire à l'expédition de la besogne, ce qui a causé beaucoup d'ennuis aux citoyens. A différente reprises, on a appelé l'attention du ministre sur cet état de choses. Le travail à cet hôtel des postes est presque aussi considérable que celui qui se fait aux deux bureaux de Montréal et de Winnipeg. Le Gouvernement devrait prendre quelque moyen pour remédier à cette situation. Les citoyens de Toronto y voient un sérieux inconvénient pour l'expédition des affaires considérables qu'ils font aujourd'hui. Un nouvel édifice de la douane est nécessaire. Je pourrais dire quelque chose de la ville de Hamilton, mais l'honorable représentant de cette ville assiste à la séance de ce soir et s'occupera de la chose. Alors que nous sommes à voter des montants considérables pour les divers bureaux de poste par tout le Canada, des provinces de Québec, du Manitoba ou d'ailleurs, il y aurait lieu, à mon avis, de pourvoir aux réparations qu'exigent les bureaux de poste dont je parle, de façon que le public ne soit plus incommodé. Pour qu'un bureau de poste ou un édifice des douanes fonctionne convenablement il faut qu'ils soient bien installés. Le bureau de poste de Hamilton fait un gros chiffre d'affaires. J'ai par devers moi un tableau statistique des opérations postales dans les différentes cités et villes de tout le Canada, mais je ne le lirai pas ce soir. En réalité, on devrait accorder plus d'argent aux bureaux de poste et aux édifices de la douane qui ont une grande importance dans la province d'Ontario, car ces édifices sont en mauvais état et ne répondent plus aux besoins du public. Les hommes d'affaires se plaignent, mais sans résultat et l'on ne fait rien. Les représentants du ministre se sont rendus à Toronto et ils connaissent la situation. J'ai écrit au ministre au sujet de l'édifice trop petit de la douane de Toronto. Les conditions sont telles que le public perd un temps précieux à faire queue à ce bureau. Le Gouvernement possède un édifice qu'il a loué, à Toronto, et pour peu que les choses restent en leur état actuel il aura bientôt un bureau de la douane qui ne vaudra guère mieux qu'une tente. C'est dire que le Gouvernement devrait s'occuper de cette question sans tarder. On a voté l'an dernier un crédit de $707,060 pour des édifices dans l'Ontario et de partout des rapports on été faits sur les réparations à faire, et même avec ces fonds disponibles on n'a fait aucune dépense.

Les réparations au bureau de poste et au bureau des douanes de Toronto entrent dans cet article. Le ministre veut-il nous dire quels sont ses projets relativement aux bureaux de postes de Toronto, Hamilton et autres localités qui sont devenus trop exigus. Le tableau que j'ai devant moi indique que ces bureaux rapportent des bénéfices.

L'hon. M. MEWBURN: Je suis heureux de savoir que Hamilton a encore un défenseur, du moins en ce qui regarde son bureau de poste. Je remarque qu'il y a un crédit de $2,000, pour réparations au bureau de postes de cette ville. Quelle dépense extravagante! J'espère qu'on dépensera cet argent dans un avenir rapproché, car vraiment on en a bien besoin.

Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet du nouvel édifice qu'il s'agissait de construire à Hamilton et qui devait servir en même temps aux postes et à la douane? Actuellement, ces services sont situés dans des bâtiments pour lesquels on paye de gros loyers. Je crois qu'avec le prix de ces loyers on pourrait payer l'intérêt de la somme qui serait nécessaire pour construire un nouvel édifice dont on a tant besoin. Il est rumeur à Hamilton que le Gouvernement se propose de vendre le terrain sur lequel il avait été question de construire le nouveau bureau de postes et de douanes.

L'hon. J. H. KING: Je dirai à mon honorable ami que pour ce qui est des édifices publics à Toronto et Hamilton, l'intention du Gouvernement pour le moment est de les entretenir le mieux possible. La chose a été étudiée. Je crois qu'il a été question d'échanger une propriété à Hamilton; mais on n'a pas étudié la chose.

L'hon. M. MEWBURN: Quel échange pourrait-on faire? Certainement pas avec une autre propriété du Gouvernement.

M. CHAPLIN: Qu'est-ce que le ministre entend faire au sujet des renouvellements de crédits. Il y a quelques années on vota une somme d'argent pour des réparations très urgentes au bureau de poste de St Catharines; le crédit fut voté de nouveau l'année suivante, puis fut abandonné. Le ministre ne peut-il pas faire voter de nouveau cette somme qu'on se proposait de dépenser il y a plusieurs années. Si les ingénieurs du département jugeaient cette dépense nécessaire il y a trois ans, elle doit l'être encore plus aujourd'hui.

L'hon. J. H. KING: Le fait qu'un crédit est périmé ne veut pas dire nécessairement qu'on doit le voter de nouveau l'année suivante. Je ne voudrais pas être responsable de tous les crédits qui ont été périmés.

M. CHURCH: Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire, pour faire face à l'augmentation du chiffre d'affaires du bureau de poste de Toronto? Si le ministre n'est pas au courant, il pourrait se renseigner à ce sujet auprès de son sous-ministre. La même question se pose au sujet du bureau de douane. Le Gouvernement a acheté une grande étendue de terrain pour la construction. Les recettes douanières de ce port sont très élevées. Le Gouvernement possède un lot vacant et a loué un immeuble temporaire pour la douane; peut-être a-t-il l'intention de construire l'édifice de la douane sur ce lot. Assurément, le ministre doit être en état de dire au comité ce qu'il se propose de faire pour faire face à l'augmentation du chiffre d'affaires qui a été de 15 à 20 pour cent chaque année. On se sert du même matériel que jadis et celui-ci n'est guère approprié. Le Gouvernement ne devrait avoir qu'une seule politique pour tout le Canada et je ne demande pas plus pour Toronto que pour les autres municipalités. Le ministre a les rapports du sous-ministre; je pense donc que le comité devrait être informé des moyens à prendre pour faciliter le service des postes.

L'hon. J. H. KING: Le service a été amélioré à Toronto récemment; on a ouvert un nouveau bureau et on a aménagé la gare centrale. Je souhaite que Toronto augmente son volume d'affaires et, à ce moment-là, je serai très heureux d'améliorer le service; mais nous ne nous proposons pas de faire d'autres dépenses capitales cette année.

L'hon. M. MEWBURN: J'ai cru comprendre, en réponse à la question que j'avais posé au sujet du bureau de poste d'Hamilton que le ministre a parlé de l'échange ou de la vente d'une partie de la propriété sur laquelle on se proposait de construire une annexe. Le ministre voudrait-il déposer les documents qui s'y rapportent, car la chose est d'un intérêt vital pour les citoyens d'Hamilton.

L'hon. J. H. KING: C'est une proposition qui a été faite, probablement par les journaux, mais le département ne l'a pas examinée et je ne sais pas si nous possédons des documents à ce sujet.

Un hon. DEPUTE: Il doit y avoir des documents à ce sujet.

M. ELLIOTT: Je désire appeler l'attention du comité sur l'état de choses existant au bureau de poste de Galt. Ce bureau de poste a été construit il y a bien des années, alors que Galt n'était qu'une petite ville. C'est aujourd'hui une cité et le service est tout à fait insuffisant pour les conditions actuelles. Parfois, quand on reçoit un courrier considérable, une partie de ce courrier doit être déposée en dehors du bureau trop petit pour tout recevoir. Je comprends qu'on a voté un crédit de $15,000 l'an dernier pour agrandir le bureau de poste de Galt et je demande si on compte encore agrandir le bureau de poste actuel?

L'hon. J. H. KING: Je crois qu'il s'agissait d'agrandir le bureau actuel, mais le travail n'a pas été fait l'an dernier.

M. ANDERSON: Je désire attirer l'attention du ministre sur le fait que nous avons une ville dans le comté de Halton et qu'en 1914 on a voté des crédits pour y construire un nouveau bureau de poste. Le terrain a été acheté, mais ce terrain attend encore son édifice. Le ministre pourra trouver dans ses archives une volumineuse correspondance au sujet de ce bureau de poste. Celui qui existe actuellement à cet endroit est simplement un magasin. La ville, qui n'était qu'un village d'un millier d'abitants, a aujourd'hui une population de plus de 2,000 âmes. Elle a été incorporée l'an dernier et, comme la région environnante s'est fort développée, le bureau de poste actuel ne suffit plus du tout. Le ministre aurait-il la bonté d'examiner la correspondance échangée à ce sujet et voir, maintenant que la guerre est terminée, si on peut avoir un crédit et faire construire le bureau de poste en question?

M. ELLIOTT: Est-ce que le crédit du bureau de poste de Galt existe encore?

L'hon. J. H. KING: Non, il a été périmé.

M. ELLIOTT: J'ajouterai de plus à ce sujet que la ville de Galt constitue aujourd'hui un centre rural important et cela aggrave la situation. A mon avis, le Gouvernement et le ministre feraient bien de prendre en considération l'agrandissement de l'édifice actuel, ou sa vente et la construction d'un nouvel édifice qui abriterait les douanes en même temps que le bureau de poste. Actuellement, les douanes se trouvent dans un édifice séparé qui coûte cher de loyer tous les ans et cela augmente les frais généraux. Le ministre ferait bien d'étudier la question afin de donner à la ville de Galt les facilités dont elle a besoin.

L'hon. M. McKENZIE: Je partage tout à fait l'avis des honorables députés qui croient que nous devrions avoir des bureaux de douanes et des bureaux de poste convenables dans tout le pays et je pense que le peuple en général devrait bénéficier des facilités voulues dans les services publics de ce genre. Néanmoins, je suis quelque peu surpris de cette clameur qui vient de la grande province d'Ontario. J'ai siégé à la Chambre pendant les dix bonnes et longues dernières années du gouvernement tory, alors que mes bons amis d'Ontario qui, sauf de rares exceptions, sont ici ce soir et qui siègent avec le premier ministre de cette époque ainsi que le ministre des Travaux publics et le directeur des Postes de l'époque, étaient à la Chambre, mais je ne me souviens pas les avoir jamais entendu se plaindre au sujet du service dans l'Ontario. Ils peuvent avoir été dans les secrets de la Chambre avec le premier ministre de l'époque, mais j'invite celui-ci à feuilleter les pages du hansard, alors que les crédits de ses ministres étaient adoptés, pour voir s'il peut trouver un mot de plainte des honorables députés de Toronto, par exemple. Il est vrai que le peuple de cette ville n'envoyait que des députés de trois ou quatrième ordre si on les compare à ce qu'il nous a envoyé récemment, mais néanmoins ces députés pensaient faire de leur mieux et, nous n'avons pas entendu de plaintes au sujet du bureau de poste. Je crois bien que Toronto était sur la carte au cours des dix ou quinze dernières années, en tous les cas, elle y était quand l'honorable député (M. Church) qui représente cette ville en était le maire. Il était aussi sur la carte à cette époque, il y est encore et c'est vraiment déplorable de voir que si cette ville était alors si délaissée, un état de choses aussi triste ne se révèle que sous le nouveau Gouvernement, au pouvoir depuis trois ou quatre mois à peine. Je suis surpris de voir que les gens de Toronto aient pu endurer cela, mais ils l'ont enduré jusqu'au moment où ils comprennent parfaitement qu'ils ont été négligés.

Je regrette que les intérêts de l'Ontario, à Hamilton, à Galt, à Toronto même et partout aient été aussi négligés. J'ai raison de parler ainsi, car à entendre pérorer l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen), nos prédécesseurs avaient toutes les qualités des hommes de gouvernement, et alors comment explique-t-il que les choses en soient à ce point à Toronto trois mois seulement après notre arrivée aux affaires? Il n'existe qu'une manière d'expliquer la situation.

Il y a dix ans, après la chute du cabinet Laurier, on n'entendait formuler aucune plainte de ce genre, et cependant la province d'Ontario avait ici une vigoureuse députation pour la défendre. Cela étant, je ne puis m'expliquer la chose que d'une manière: que les crédits relatifs aux édifices publics étaient impartialement distribués et les travaux d'entretien tenus à jour. Mais au bout de dix ans d'adminis-

tration par le parti conservateur, la condition de ce service est déplorable. Je répugne à penser que nos collègues se tromperaient ou nous tromperaient sur les conditions véritables des immeubles dans cette province. Si les choses sont dans l'état qu'on dit, je ne puis qu'en tirer cette conclusion: que nos amis de l'Ontario ont été négligés par ceux en qui ils avaient placé leur confiance et en qui ils auraient persisté à avoir confiance.

Il est inouï que l'actuel ministre des Travaux publics, qui n'est à la tête du département que depuis quelques semaines, qui a recueilli la succession du ministre tory, soit admonesté à ce sujet. Certes, on peut demander des renseignements, mais qu'on sorte toutes les armes de l'arsenal des excommunications pour condamner et punir notre collègue à cause des méfaits de son prédécesseur, cela est souverainement injuste.

Je ne veux blâmer personne. Mais il faut que la Chambre et le pays sachent que les ministres actuels viennent de prendre en main la charge que leur ont laissé leurs prédécesseurs qui, à toute évidence, connaissent mieux la situation des administrations qu'ils ont quittées, tandis que leurs successeurs n'y sont entrés que depuis quelques mois.

Nos adversaires font bien de signaler les améliorations à exécuter, mais de grâce qu'ils quittent ces airs scandalisés et réfléchissent plutôt que cette situation qu'ils dénoncent, c'est eux qui l'ont faite et transmise à nos collègues.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, la Chambre regrettera, en écoutant les observations si éloquentes du procureur général, qu'un homme de son talent soit tenu en lisière dans un département aussi humble que celui qu'il dirige, au lieu d'avoir été mis à la tête d'un ministère demandant la possession de réelles qualités administratives.

Je vais essayer de dégager l'idée qu'il a voulu nous faire saisir, mais qui est demeurée confuse dans l'expression ampoulée de l'honorable collègue.

Il a dit ceci: Si l'Ontario manque d'édifices publics, la faute en est au précédent ministère et c'est quand celui-ci était au pouvoir qu'il eût fallu protester, et non adresser ses objurgations au ministre actuel qui, comme l'assure le solliciteur général, ne connaît rien de son département. Voilà le fait affirmé par l'honorable ministre.

Eh bien oui, il y a disette d'édifices publics dans l'Ontario, et le cabinet qui a précédé celui-ci avoue une part de responsabilité. Mais pourquoi le solliciteur général oublie-t-il si souvent que ce cabinet a fait la guerre, qu'il a tourné toutes les énergies nationales vers la guerre, qu'il a employé toutes les ressource du pays à la conduite de la guerre et qu'il a dû en conséquence remettre indéfiniment l'exécution de travaux publics. Nous avons, donc averti nos amis, qui nous ont cru sur parole, que pendant la durée de la guerre et la période d'après-guerre nous serions obligés d'arrêter les travaux publics qui ne seraient pas absolument indispensables. Le ministre nous a rendu le témoignage, ce soir, à propos de tel et tel crédit, que nous avons tenu parole et qu'une faible somme en chaque cas fut demandée au Parlement, dont une partie seulement a été appliquée.

C'est ce qui s'est réellement passé et en conséquence les députés n'ont pas insisté pour obtenir des améliorations aux édifices publics. Nous avons dû nous contenter d'aussi peu de dépenses que possible pour les travaux publics en pensant aux besoins plus importants de la nation et tout le monde en général est content que nous ayons agi ainsi. C'est la position que nous avons prise au Parlement et le pays a accepté notre réponse parce qu'elle était bonne. C'est pourquoi nous sommes en présence de ces besoins aujourd'hui. Nous avons des besoins c'est vrai. Nous ne voulons pas insister plus que les honorables députés pour obtenir des dépenses supérieures aux ressources financières du pays. Je ne pense pas que nous devrions faire de grandes dépenses publiques—aucune sauf celles qui sont tout à fait inévitables. Mais je ne peux pas faire autrement que de me souvenir que bien que je sois allé dans chaque province et que je n'aie fait aucune promesse de dépenses publiques, pour obtenir un seul vote, bien que j'aie déclaré franchement dans l'Ile du Prince-Edouard, près de la demeure du ministre, que nous ne prétendions pas être en état d'augmenter la largeur de la voie du chemin de fer dans cette île, j'ai été suivi par son chef qui m'a critiqué à la tribune dans l'île entière parce que je n'avais par fait la promesse de dépenser des millions de dollars dans cette entreprise. Il est possible que la témérité des promesses et des insinuations de son chef explique jusqu'à un certain point le nombre de partisans qu'il trouve dans la Chambre; je ne doute pas qu'il en soit ainsi; mais de l'exécution de ces promesses dépend le peu qui reste de la réputation du Gouvernement et il lui en faudra expier l'abandon tout autant qu'il a eu a souffrir

ces jours derniers pour les autres promesses qu'il a abandonnées.

M. CHURCH: Peut-être le solliciteur général prend-il sa politique et sa religion trop au sérieux. C'est un docteur, je crois; dans tous les cas c'et un D.D.—je ne sais pas si c'est un docteur en théologie (Doctor of Divinity). J'estime que l'honorable ministre pourrait s'employer mieux en aidant ses jeunes collègues à expliquer ce crédit. Je désire donner au ministre des Travaux publics tout l'appui nécessaire et il se peut qu'il ne reçoive pas tout l'appui qui lui est dû. Mais le solliciteur général doit comprendre qu'il n'y a pas de politique en ceci, en tant qu'il s'agit de Toronto. J'ai exposé très clairement que ce que nous voulons c'est un bureau de poste et une douane aménagés en vue de la prompte expédition de la bésogne considérable qui s'y fait. Ces établissements d'utilité publique, devraient être administrés strictement d'après les principes d'affaires. Il y a longtemps, quand sir Wilfrid Laurier était au pouvoir, le député de Toronto-Sud, alors M. Claude MacDonnell a appelé l'attention du gouvernement du jour sur le déplorable état du bureau de poste de Toronto et de la douane. Le Gouvernement a démoli le vieil édifice de la douane mais on n'a pas encore fourni un nouveau local. Si le Gouvernement n'a pas l'intention de construire un nouvel édifice de douane, pourquoi a-t-il démoli l'ancien? Je me suis plaint pendant un bon nombre d'années de cet état de choses, à l'ancien gouvernement. Le Gouvernement a le devoir de veiller à l'administration convenable des bureaux de poste. Il devrait faire une réduction d'un sou pour les lettres de petite poste. Bien qu'on prélève $5,000,000 sur les citoyens de Toronto, ils doivent toujours payer deux cents pour les lettres urbaines. Le tarif devrait être ramené à un cent. Cela ne fait pas honneur à la nationalisation que nos bureaux de poste et nos édifices des douanes, soit à Montréal, soit à Toronto et Winnipeg ou dans une autre ville soient si incommodes que le public souffre par suite du manque de service convenable. Il y a quelques jours seulement, le directeur général des Postes aux Etats-Unis a dit que le temps était venu où le peuple devait avoir toutes les facilités pour les bureaux de poste et les douanes. Et le public y a droit. Pourquoi les gens devraient-ils faire la queue aux douanes à Toronto ou dans toute autre ville et attendre pendant soixante-quinze minutes avant de parvenir au guichet? Pourquoi introduire de la politique dans ces questions? Je fais la même plainte au sujet de Montréal ou de tout autre bureau de la poste dans la circonscription même du ministre. Je dois paraître un peu injuste pour le ministre des Travaux publics en lui demandant des réformes dans les bureaux de poste et les douanes qui ne dépendent pas de son département, mais c'est la seule occasion que nous ayons d'en parler d'après les règles de la Chambre. Quand le Gouvernement retire un revenu de $5,000,000 du bureau de poste de Toronto, il devrait certainement construire un édifice convenable pour la commodité du public. Ceux qui doivent aller à la douane perdent des milliers de dollars chaque jour pas suite du manque de commodités convenables. Peu importe si c'est un gouvernement libéral ou conservateur ou même progressiste qui est au pouvoir, le peuple a droit à des bureaux de poste et à des douanes convenables. Je n'hésite pas à dire qu'on percevrait un revenu beaucoup plus considérable du bureau de poste de Toronto, si on nous donnait des facilités convenables et les recettes des douanes seraient de quinze à vingt-cinq pour cent plus élevées si nous pouvions obtenir un service plus régulier.

On devrait assurer un service des postes convenable au public, peu importe qu'il s'agisse de Toronto, Montréal, Vancouver ou de n'importe quelle autre ville du Canada. J'ose donc espérer que pendant la suspension de la séance, le ministre des Travaux publics, le ministre des Postes et le ministre des Finances examineront ces griefs et décideront de remédier à la présente situation. La population réclame ces réformes depuis quinze à vingt ans, mais le Gouvernement fait la sourde oreille. Le solliciteur général ferait mieux d'abréger ses sermons et de fournir plus de renseignements au Parlement, nous avons assez de temps le dimanche pour écouter les sermons. Le cabinet actuel compte déjà un ministre qui exerce les fonctions de prédicant dans les temples le dimanche et je suppose que le solliciteur général est à la veille de suivre l'exemple de son collègue.

M. HARRIS: De quelle façon ce crédit de $95,000 pour améliorations, réparations et ainsi de suite, sera-t-il réparti dans la province d'Ontario?

L'hon. J. H. KING: Je ne suis pas en mesure de donner ce renseignement. Cette somme sera utilisée au besoin pendant toute la durée de l'exercice financier.

M. HARRIS: Etant donné que les recettes postales de Toronto et de la banlieue

égalent celles de Montréal ou de n'importe quel groupe de vingt villes dans la province de Québec, le ministre est-il en mesure de dire quel montant de cette somme de $95,000 sera consacré au district postal de Toronto?

L'hon J. H. KING: Pas du tout; cela dépendra des besoins du district.

M. CHAPLIN: La réponse que le ministre a donnée tout à l'heure touchant le crédit voté de nouveau pour les édifices publics à Sainte-Catherine, n'est guère satisfaisante à mon avis. Pourra-t-il nous renseigner plus amplement à ce sujet lorsque nous reprendrons l'examen de son budget?

L'hon. J. H. KING: Certainement.

M. CHAPLIN: Le solliciteur général a reproche tout à l'heure aux députés de la gauche de ne pas avoir assez insisté auprès de l'ancien gouvernement l'année dernière afin de faire exécuter les améliorations nécessaires dans nos comtés respectifs. Nous ne pourrions certes adresser le même reproche à mon honorable ami chaque fois qu'il est question d'un projet intéressant la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. McKENZIE: Voilà pourquoi j'espérais que mes honorables amis auraient le courage de leurs convictions et soumettrait leurs réclamations au Parlement du moment qu'ils croient qu'une amélioration est nécessaire dans la province d'Ontario. Puisqu'ils ont négligé d'exposer leurs griefs, j'avais tout lieu de supposer qu'ils n'avaient besoin de rien. Cependant, tant que nous avons eu un gouvernement tory à la direction des affaires, mes honorables amis ne se sont pas montrés exigeants et ils ont gardé le silence. L'ex-premier ministre l'a déclaré aujourd'hui, l'ancien gouvernement n'avait plus de fonds à débourser pour ces fins. A venir jusqu'au six décembre dernier, l'ancien gouvernement a répondu à toutes les demandes de cette nature par un refus en invoquant le prétexte que tous les fonds disponibles devaient être utilisés pour des fins de guerre et de démobilisation. Mais quel changement s'est produit depuis les dernières élections! Cette excuse a été oubliée dès la première semaine de la session sous le nouveau régime; elle n'est plus valable. Or, si le manque de fonds imputable aux dépenses occasionnées par la dernière guerre suffisait à excuser les refus de l'ancien gouvernement à toutes les demandes de cette nature pendant toute la durée du conflit et les trois années qui ont suivi la conclusion de la paix, le gouvernement du jour a le droit assurément de l'invoquer au moins jusqu'au jour où il aura réglé tous les comptes laissés en souffrance par ses prédécesseurs. Voilà les raisons que j'ai à faire valoir afin de justifier mon espoir que les honorables députés de la gauche éviteront les critiques déraisonnables.

M. HANSON: Nous avons été heureux d'écouter la seconde partie du sermon de l'honorable solliciteur général. Cependant le ministre n'a pas été maltraité à mon avis; il n'a pas demandé quartier et il ne s'est pas plaint, que je sache. J'ai la conviction que mes remarques n'ont pas dépassé les bornes de la courtoisie de sorte que la leçon de mon honorable ami n'a pas sa raison d'être. En réponse aux remarques du Solliciteur général je ferai observer que chaque jour qui passe nous éloigne de la guerre tandis que le chiffre des affaires du ministère des Postes augmente. Toronto nous fournit un bon exemple à ce sujet et puisque le chiffre des affaires augmente les exigences du service suivent la même progression ascendante. La situation à Edmundston est surtout le fait de l'accroissement de l'activité commerciale dans cette ville; il faut donc de toute nécessité fournir un meilleur service des postes à la population. C'est pour cette raison et non pas parce qu'il y a eu un changement de régime à Ottawa que les honorables députés de la gauche accomplissent leur devoir et signalent la situation à l'attention du ministre. Il est donc absolument inutile pour le solliciteur général de prendre ses grands airs et de tenter de nous donner une leçon de bonnes manières.

M. CHURCH: Au cours des dernières élections, les candidats libéraux dans le district de Toronto ont promis un nouvel hôtel des postes et un nouvel édifice des douanes, au cas où leur parti reprendrait les rênes du pouvoir. Nos adversaires ont donné l'assurance que la population ne souffrirait pas longtemps de la situation actuelle. J'espère donc que durant l'intersession le Gouvernement s'enquerra de la situation; il y a eu des centaines d'enquêtes de cette nature au cours des quinze dernières années. J'espère que l'on va tâcher de remédier aux conditions dans lesquelles la population est obligée de faire ses affaires. Force lui est d'expédier sa besogne pour ainsi dire sur le trottoir par suite de l'encombrement. Si on ne fait rien pour remédier à la situation, les opérations de la douane devront bientôt se faire sur le trottoir. Il en est ainsi à Hamilton, il y existe une vraie congestion et je me demande comment la population peut trouver moyen de répondre aux exigences de ses occupations. Puisse le

Gouvernement s'enquérir de cet état de choses dans l'intérêt de l'efficacité et afin de maintenir la confiance du peuple en ces services publics.

M. STEWART (Hamilton-Ouest): Les raisons fournies par le Solliciteur-général (M. McKenzie) m'ont quelque peu surpris. S'il demeurait comme moi à Hamilton, s'il voyait comment cette ville est traitée depuis quelques années, il penserait autrement. On avait commencé par démolir les vieux édifices, par consacrer $200,000 ou $300,000 à l'achat d'un terrain et par inscrire au budget $300,000 ou $400,000 pour la construction d'un nouveau bureau de poste. En 1914 la guerre survint et tout en resta là. Je n'en blâme pas le Gouvernement, car il avait toute une tâche à remplir et nul ne saurait lui reprocher la manière dont il s'en est acquitté. Mais il y a trois ans que la guerre est terminée, et depuis six ou sept ans, Hamilton n'a rien reçu pour fins d'amélioration. Cette ville n'a pas été bien traitée, étant donné surtout le revenu qu'elle fournit. Il est temps que nous recevions de l'argent pour la construction des édifices dont nous avons si grandement besoin.

L'hon. HUGHES GUTHRIE: Le crédit voté l'année dernière par rapport à cet item représentait un total de $1,012,267. L'honorable ministre m'a semblé dire qu'on avait dépensé, l'année dernière, la somme de $700,000. Est-ce bien cela?

L'hon. J. H. KING: La somme de $700,000 a été dépensée ou est devenue caduque.

L'hon. M. GUTHRIE: Quelle proportion du crédit a-t-on dépensée?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas les item.

L'hon. M. GUTHRIE: Le séance sera bientôt levée, et mon chef, qui vient de sortir, tiendrait à obtenir ce renseignement avant que cet item soit adopté. Si l'honorable ministre ne peut fournir les détails maintenant, peut-être aurait-il la bonté de réserver l'item et de nous communiquer le renseignement dans une autre circonstance?

M. JOHNSON (Moosejaw): La discussion de ce crédit semble différer de celle que les autres crédits ont provoquée d'ordinaire. Nous avions pris l'habitude de tenir à l'économie, mais ce soir tout le monde voudrait un nouveau bureau de poste ou un édifice public quelconque. Depuis que nous sommes arrivés à Ottawa, certains d'entre nous ont trouvé qu'il y a plutôt surabondance d'édifices publics et ne peuvent comprendre pourquoi il y en a tant. Combien d'édifices publics le gouvernement fédéral occupe-t-il dans cette ville, et les occupe-t-il complètement? Je tiendrais à être renseigné surtout sur l'item de $75,000 concernant les édifices administratifs, les installations, etc. Je constate qu'il y a une réduction de $25,000, mais à la page suivante j'aperçois un item de $700,000 apparemment destiné à répondre aux mêmes fins. Est-ce là une charge annuelle pour dépréciation des installations, etc? J'ai aussi une question à poser au sujet de l'édifice Daly. A quoi sert-il? Je remarque une augmentation de $54,000 par rapport à cet édifice. Passant en revue les différents départements, nous jugeons ces points-là très importants, surtout au moment où nous sommes assaillis par les employés publics au sujet de l'indemnité de vie chère, j'ai dû en venir à la conclusion qu'après tout les cadres du service civil sont surchargés. Dans ce cas, n'est-il pas possible qu'on ait consacré au service plus d'édifices qu'il n'en faut réellement?

L'hon. J. H. KING: Les $75,000 en question sont requis pour l'achat de casiers en métal, de rayons et d'autres articles nécessaires aux bureaux de l'administration à Ottawa. Il y a cinq cents pièces d'ameublement à tiroirs en acier, à $45 chacune, soit un total de $22,750; des agencements spéciaux pour la bibliothèque de la cour suprême, à $3,000; des fournitures pour le ministère du commerce, à $110; des agencements spéciaux en métal, à $49,140, soit un total de $75,000. L'édifice Daly fut acheté en 1921, payable par versements. Le premier de ces versements était de $100,000 et il a été effectué en l'année 1921-22; celui de cette année sera de $154,000, et le total est de $1,270,000, payable en dix ans.

M. JOHNSON (Moosejaw): J'ai demandé au ministre si le gouvernement fédéral n'occupe pas en cette ville plus d'édifices qu'il est nécessaire. Etait-il nécessaire d'acheter celui-là pour loger le Gouvernement?

L'hon. J. H. KING: Le Gouvernement a jugé qu'il serait plus économique de l'acheter que de le prendre à loyer.

M. HARRIS: Le ministre ne consentira-t-il pas à réserver cet article, ou qu'il ne peut pas me donner une réponse exacte ni fournir les renseignements que désire le député de Wellington-Sud (M. Guthrie)?

M. CHURCH: Les affaires publiques prennent un grand développement à Ottawa et les édifices que l'Etat achète ne peuvent pas, selon moi, répondre aux besoins des services administratifs. D'une année à l'autre, la besogne des différents départements s'accroît énorme et, la guerre ayant pris fin, le ministre examinera, je l'espère, la ligne de conduite adoptée à Washington et qui consiste à grouper les édifices publics de la capitale dans un but d'économie. D'ici à dix ans, la besogne administrative devra augmenter considérablement à Ottawa et, au lieu de louer des immeubles dans toutes les rues, d'acheter de petites édifices ici et là et de restaurer d'anciennes constructions, qui ne sont vraiment d'aucune utilité pour les fins auxquelles elles sont destinées, l'Etat pourrait faire de grandes économies par un groupement convenable, sans parler de l'avantage qui résulterait de la centralisation de ses propriétés. Prenons comme exemple la Chambre des communes. Ottawa a besoin d'un édifice public moderne conçu en vue des nécessités prochaines. En l'état actuel, il est difficile de se reconnaître lorsqu'on veut communiquer avec les différents départements. Je comprends que le ministère n'exerce le pouvoir que depuis quelques mois, mais, en y réfléchissant bien, il pourrait économiser beaucoup, tant sur le compte du capital que dans les frais d'entretien, car ces divers immeubles anciens entraînent de grands frais.

M. CALDWELL: A Hamilton, le bureau de l'impôt sur le revenu se trouve-t-il à l'hôtel des postes?

L'hon. M. GUTHRIE: Non; il se trouve dans l'édifice Impérial.

M. CALDWELL: Celui-ci appartient-il à l'Etat?

M. CALDWELL: Un entrefilet publié dans l'un des journaux de Toronto dit que quatre membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, armés de revolvers et de mousquetons ont surveillé l'édifice, bien qu'il n'y eût que $2.90 dans la voûte. Si cela est vrai, ce n'est vraiment pas la peine de faire garder l'édifice par ces gendarmes.

L'hon. M. GRAHAM: Ceux-ci n'étaient probablement pas arrivés assez tôt.

L'hon. J. H. KING: Je veux bien que l'article soit réservé. C'est un fait que j'ai un état de dépenses qui s'élèvent à $707,860, mais je ne saurais dire si toute la somme a été employée. Des crédits n'ont peut-être pas été utilisés. Si mon honorable ami veut le savoir, je pourrai me procurer ce renseignement et le communiquer que plus tard.

L'hon. M. GUTHRIE: Le chef de l'opposition voulait avoir quelles sommes ont vraiment été dépensées pendant l'année dernière sur chacun de ces crédits. En fournissant ce renseignement à la prochaine séance du comité, le ministre hâtera probablement la conclusion de l'affaire.

L'hon. J. H. KING: Je le fournirai volontiers.

M. HANSON: J'aimerais savoir où se trouve le crédit qui servira au gouvernement fédéral à payer sa part du coût du nouveau pont international d'Edmunston.

L'hon. J. H. KING: Page 46, au chapitre des chaussées et des ponts.

(L'article est réservé.)

Saskatchewan—améliorations, réfections, etc., des édifices publics fédéraux, $17,000.

Améliorations à l'édifice public de Moosejaw, $10,000.

M. EVANS: Que projette-t-on relativement à l'hôtel des postes de Saskatoon? Dans deux ans, le loyer qu'on paie présentement serait plus que suffisant pour procurer dans l'édifice existant assez d'espace pour faire convenablement le travail qui souffre actuellement de l'insuffisance du logement. Je sais qu'on a visité l'édifice il y a deux ans et qu'on avait décidé de l'agrandir. J'ignore pourquoi on ne l'a pas fait; mais les travaux pourraient s'exécuter cette année, vu le nombre des ouvriers disponibles.

Je voudrais aussi savoir si l'Etat possède à Saskatoon un terrain vague sur lequel il se propose de construire un nouveau bureau de poste, et connaître le prix de ce terrain et ce qu'on a l'intention de faire à cet égard.

L'hon. J. H. KING: L'Etat, me dit-on, possède à Saskatoon un terrain sur lequel on doit ériger un bâtiment, mais nous ne projetons pas de le faire construire cette année.

M. LEWIS: A une seule exception près, le crédit destiné à la Saskatchewan est le plus maigre de tous, et il est bien évident qu'on ne fera guère de dépenses pour doter cette province de bâtiments publics.

J'aimerais à savoir si le bureau de poste de Swift-Current appartient à l'Etat. Ce bureau, très exigu et tout à fait insuffisant, est au rez-de-chaussé d'un édifice de commerce. Je ne tiens pas à ce que le ministère en fasse construire un, parce qu'il y a dnas la ville beaucoup de bâtisses

vacantes dont on pourrait fort bien se servir; mais il faudrait se hâter de prendre une décision à cet égard. Je me demande si l'item de $17,000 ne vise pas un peu Swift-Current.

L'hon. J. H. KING: Je dois dire à l'honorable député que l'Etat possède du terrain à Swift-Current, mais pas de bâtiments. Le ministère y loue des locaux et ne songe pas à y rien construire cette année.

M. CARMICHAEL: Je tiens à corroborer ce que l'honorable préopinant (M. Lewis) a dit de la maigreur du crédit destiné aux édifices publics de la Saskatchewan. Le nom de cette province est emprunté à la langue indienne, mais les gens qui l'habitent ne sont pas des Indiens et les terres n'y sont point dans l'état d'abandon qui caractérise les réserves indiennes. A l'exemple de mon honorable ami, je prétends que la Saskatchewan est de toutes les provinces celle qui obtient le moins d'argent. La Nouvelle-Ecosse semble recevoir moins qu'elle, mais si l'on ajoute ses $19,600 aux $48,500 qu'on accorde au Nouveau-Brunswick et aux $38,000 destinés aux Provinces maritimes en général, on verra que la moyenne pour chacune des trois Provinces maritimes est de plus de $35,000. La province de Saskatchewan est formée d'un vaste territoire dont la population excède de 200,000 âmes celle du Manitoba ou de l'Alberta. Je considère que l'on commet une injustice envers la plus importante des provinces—c'est elle, en effet, qui produit le plus de blé.

J'aimerais aussi à faire observer au ministre que le bureau de poste de la ville où j'ai mon domicile est installé dans une masure prise à loyer. Le receveur de la poste m'a appris qu'il est obligé de déguerpir parce que la banque du Commerce, propriétaire de la bâtisse, doit faire transporter celle-ci hors de la ville afin d'écarter le danger d'incendie. Le receveur devra donc trouver à se loger ailleurs. Il me semble que sous le rapport des bâtiments publics, on devrait avoir pour cette jeune et prospère province un peu plus d'égards qu'on ne semble lui en témoigner, si je dois en juger par le budget que nous sommes à examiner. Je n'entends pas, cependant, que l'on fasse ce que proposent mes honorables collègues de Toronto, qui veulent qu'on fasse couler l'argent à flot. Je n'oublie point que le fardeau de la dette publique est très lourd et qu'on a besoin d'argent pour d'autres objets. Je désire simplement qu'on rende justice aux Provinces des prairies; car il suffit de comparer ce qu'on leur accorde pour leurs édifices publics à ce que les autres provinces reçoivent pour se convaincre qu'elles sont victimes d'une injustice criante.

(Le crédit est adopté.)

Alberta—édifices publics fédéraux, améliorations, réparations, etc., $17,000.

Edmonton—édifice public, changements pour l'installation de l'hôtel des postes, $14,000.

M. SHAW: Au cours de cette discussion générale sur les bureaux de poste il me sera sans doute permis de demander au ministre quelles mesures on a prises en vue de l'érection d'un hôtel des postes à Calgary. Je ne sais si mon honorable ami est au fait de l'état de choses qui existe dans cette ville dont je suis l'un des représentants. L'Etat y possède un terrain de grand prix sur lequel il y avait autrefois un bureau de poste construit en pierre. Comme l'ancien gouvernement l'a fait démolier, il ne reste plus, en plein cœur de la ville, qu'un trou béant pour marquer l'endroit où s'élevait jadis l'édifice fédéral, cependant que les divers services publics, que l'on pourrait fort bien réunir sous le toit d'un bureau de poste dans des bâtisses que le Gouvernement a prises à bail dans les différents quartiers de la ville.

Il y a quelque temps, j'ai demandé le dépôt d'un état indiquant ce que coûte à l'état le louage de bâtiments dans les différentes parties de la ville de Calgary. Cet état n'a pas encore été déposé. Je ne doute pas que ces loyers atteignent un chiffre très considérable. Le seul loyer du bureau de poste doit représenter un très joli denier. Cela étant, je demanderai au ministre s'il a mis à l'étude la question de savoir s'il y a lieu d'ériger bientôt un hôtel des postes à Calgary, ou s'il se propose d'inscrire au budget supplémentaire un crédit pour cet objet.

L'hon. J. H. KING: Je comprends bien le motif de la demande de mon honorable ami parce que, durant plusieurs années, on a été fort désappointé au sujet des édifices publics. Il est vrai qu'un bâtiment a été jeté par terre, que les plans et les excavations d'un nouvel édifice ont été faits, mais je ne pense pas qu'il soit du pouvoir du Gouvernement ni qu'il soit sage, cette année, d'entreprendre la construction d'un édifice aussi considérable et aussi coûteux que celui de l'hôtel des postes de Calgary. Je crains que nous soyons obligés d'attendre que les finances de l'Etat soient en

meilleure posture. Alors, le Gouvernement pourra montrer plus d'activité en ce qui concerne les édifices fédéraux. Nous pouvons louer des édifices, et c'est probablement ce que nous continuerons de faire, du moins pour le présent.

M. JOHNSON (Moosejaw): On a parlé —et je ne puis m'empêcher de le répéter— de l'insignifiance relative de la somme affectée aux provinces de l'Ouest pour les travaux publics. Je me demande si ce n'est pas la suite de la politique dont ces trois provinces ont eu à souffrir depuis plusieurs années. Nous avons été modérés dans nos demandes, dans l'Ouest, en ce qui concerne les travaux et les services publics. J'ai pris la parole pour faire observer que si nous n'obtenons pas l'aide pour laquelle nous luttons si vigoureusement depuis quelques années, les provinces de l'Ouest font aussi bien de s'effacer parce qu'elles n'ont rien reçu.

L'hon. A. K. MACLEAN: Je ferai remarquer à mon honorable ami de Moosejaw (M. Johnson), et au représentant qui l'a précédé, que tous ces crédits que l'on nous prie d'adopter, ce soir, se rapportent aux réparations des édifices actuels, et l'on ne peut juger de la nécessité des réparations d'un édifice par la population d'une partie du pays en particulier. Il est vrai que, dans les plus ancienne province, on trouve plus de villes et d'édifices fédéraux. En conséquence, les réparations annuelles doivent être plus considérables que dans la Saskatchewan qui compte moins de villes et d'édifices publics que dans les provinces plus anciennes.

(Le crédit est adopté.)

Edifices publics fédéraux—améliorations, réparations, etc..	$35,000 00
Vancouver—hôtel des postes—installation,, canalisation électrique et ascenseur..	5,500 00
Vancouver, C.M.R.—casernes de la police à Fairmont—améliorations..	4,000 00
Victoria—hôtel des postes—améliorations..	6,500 00
Victoria—ancien hôtel des postes—taxes dues à la ville pour 1921..	1,019 77
Station de quarantaine de Williams Head—réparations et améliorations et améliorations à l'édifice actuel, etc..	7,500 00

L'hon. F. S. TOLMIE: Le ministre peut-il me renseigner sur les réparations de l'hôtel des postes de Victoria?

L'hon. J. H. KING: Voici quels sont les articles:

Nouveaux casiers postaux.....	$6,500
Installation d'un service central des lettres recommandées..	500
Installation d'une galerie d'observation..	1,600
Divers..	400
Total..	$9,000

M. McBRIDE: J'ai beaucoup entendu parler de bureaux de poste, ce soir. Mes commettants ne m'ont pas demandé d'obtenir beaucoup à mon arrivée ici. Ils m'ont simplement demandé quatre bureaux de poste, mais je ne tenterai pas de les obtenir ce soir. S'il est un endroit de la Colombie-Anglaise qui a besoin d'un hôtel des postes c'est bien Kamloops. Et cela pour plusieurs raisons. Nous n'avons pas à Kamloops de bureau des terres et forêts, ni de téléphone. Plusieurs autres services fédéraux n'ont pas de local. Nous avons besoin d'un hôtel des postes. L'argent a été voté à cette fin, il y a quelques années et je ne vois pas pourquoi, il ne serait pas voté de nouveau afin que, du moins, on commence les travaux. Le bureau de poste actuel est une menace à la santé publique. L'inspecteur de l'hygiène de ce district l'a condamné deux fois. Kamloops est une ville centrale. C'est un centre de distribution pour la Thompson septentrionale, pour la partie méridionale de cette région et pour l'est et l'ouest, mais les habitants de ce territoire n'ont pas les services exigés par leurs affaires. Je pense qu'il appartient au ministre de prendre une décision. Que se propose-t-il de faire au sujet de l'hôtel des postes?

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas avoir d'autres explications à donner en ce qui concerne les bureaux de poste. Je sais que mon honorable ami de Caribou (M. McBride) s'est déjà plaint à ce sujet avant ce soir, et bien que nous sympathisions avec lui en présence de la situation qui existe dans certaines parties de sa circonscription et de la nécessité d'améliorer les édifices, il n'en est pas moins vrai que nous ne pouvons, aujourd'hui, traiter la Colombie-Anglaise autrement que les autres provinces.

M. LADNER: J'aimerais demander deux ou trois bureaux de poste au ministre, pour Vancouver-Sud ou Vancouver, mais nous nous intéressons davantage à un bassin de radoub, là-bas.

M. DUFF: Vous ne pouvez l'avoir—il n'y a rien à faire.

M. LADNER: Mon honorable ami a-t-il dit qu'il s'y faisait quelque affaire?

M. DUFF: Non.

M. LADNER: J'ai parcouru les prévisions budgétaires dans l'espoir d'y trouver quelque indice ou quelque apparence que le ministre ait pris cette question en considération. Le ministre n'est pas sans savoir qu'une population inquiète attend que les paroles décisives tombent de ses lèvres et il y a eu maint échange de dépêches télégraphiques entre Ottawa et la province. D'aucuns prétendent que l'on doit construire un bassin de radoub à Victoria, d'autres disent que l'on en construira un à Vancouver, et il y en a d'autres encore qui disent que l'on n'en construira ni à l'un ni à l'autre de ces endroits. Je crois que l'occasion serait à propos, à la veille de la onzième heure,—d'horloges—que le ministre nous donne quelque renseignement relatif au projet d'un bassin de radoub à Vancouver, et nous dise si nous aurons l'encouragement d'un crédit au cours de l'année prochaine.

L'hon. J. H. KING: Je crois que nous nous limiterons aux prévisions budgétaires concernant les édifices publics. Plus tard, lorsque nous en serons arrivés aux dépenses principales, nous pourrions étudier cette question.

M. McBRIDE: Je ne suis guère satisfait de la réponse du ministre. Nous avons là-bas, un très grand nombre d'hommes qui chôment, et Kamloops n'a pas demandé au gouvernement fédéral, ou a aucune autre institution, de contribuer à l'emploi des chômeurs. Je crois que le moins que le Parlement puisse faire c'est de faire revivre le crédit qui avait déjà été adopté pour l'excavation et la fondation d'un bureau de poste à Kamloops ce printemps, ce qui donnerait de l'emploi à nos hommes. Un grand nombre de ceux-ci sont d'anciens combattants, qui sont sans travail et qui ont dû vivre au jour le jour. Plusieurs, parmi eux, étaient allés là pour y rétablir leur santé, et je crois que le moins que la Parlement ou le Gouvernement puisse faire c'est de renouveler le crédit voté il y a quelques années, afin, au moins, que l'on puisse faire les travaux d'excavation et poser la fondation. J'espère que le ministre pourra en trouver le moyen.

L'hon. M. FIELDING: En ce qui concerne la construction d'édifices, en général, je devrais en justice pour mon collègue, le ministre des Travaux public (M. King), prendre ma large part de responsabilité. Nouveau ministre très bien disposé, il serait sans doute prêt à acquiescer à toutes les demandes qui lui sont faites pour de nouveaux édifices; mais, depuis son arrivée, et de fait, même, avant son arrivée, je l'ai exhorté, averti, de ne pas mettre de prévisions dans son budget pour de nouveaux édifices public. Si nous pouvons faire quelque économie cette année, c'est précisément dans ces travaux. Je ne fais allusion à aucune construction en particulier; mais j'ai assumé la responsabilité d'insister auprès de mes collègues pour que nous fassion certaines économies, et j'ai tout particulièrement demandé à mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, de résister aux demandes, nombreuses et urgentes, de constructions publiques nouvelles. Si ce principe n'est pas bon, n'en blâmez pas entièrement le ministre des Travaux publics. J'en suis responsable en grande partie.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a un crédit de quelque $1,000 pour taxes. Comment cela se fait-il? N'est-ce pas là une propriété du Gouvernement?

L'hon. J. H. KING: On me dit que c'est un ancien bureau de poste loué par le Gouvernement, et ce crédit figure dans les prévisions budgétaires depuis des années. J'ai cru que c'était probablement un impôt sur une amélioration locale. Je sais qu'il y a dans la province, quelques-unes de ces taxes que le Gouvernement s'est engagé à payer.

L'hon. M. GUTHRIE: Ai-je compris que c'était une taxe pour amélioration locale?

L'hon. J. H. KING: C'est une taxe générale.

L'hon. M. GUTHRIE: La Couronne n'est pas censée être imposée pour fins générales.

L'hon. M. GRAHAM: Cet édifice est loué à des particuliers pour magasins.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans l'Ontario, et, peut-être aussi, dans certaines autres provinces, des taxes locales sont imposées dans les villes et villages, au taux de tant par pied de front. Nous avons, dans plusieurs de nos villes de l'ouest ontarien, sous autorité municipale, une taxe connue comme impôt sur les rebuts. On prélève cet impôt sur toutes les rues des villes et villages; mais lorsqu'il s'agit de propriétés publiques, le Gouvernement refuse de payer, et je crois que ce refus est très injuste.

Cette taxe représente un montant assez élevé pour les habitants de quelques-unes de nos petites villes, et l'on s'en est plaint à Saint-Thomas de Galt, à Kitchener, à Guelph, Stratford et à quelques autres endroits. Un conseil de ville, par exemple, décide de repartir la taxe sur les différents emplacements de la rue principale, et les propriétaires ont été cotisés, à tant par pied de façade pour le service des vidanges.

Le papier de rebut et les cendres des édifices de l'Etat sont enlevés par la ville, mais règle générale, le Gouvernement refuse d'acquitter les frais de ce service. Le Gouvernement consent au paiement des impôts relatifs aux améliorations locales, au service de l'eau, mais lorsqu'il s'agit de l'enlèvement des déchets, il établit une distinction et refuse de payer. C'est là une injustice flagrante; il s'ensuit que ceux qui habitent sur une rue où se trouve un immeuble de l'Etat—qui couvre parfois tout un pâté—sont appelés à acquitter une taxe plus élevée du fait que le du Gouvernement refuse d'acquitter sa part. Le ministre devrait étudier sérieusement la question.

M. DUFF: S'agit-il d'un nouvel impôt? Quand cette loi a-t-elle été mise en vigueur?

L'hon. M. GUTHRIE: Elle existe dans la province d'Ontario depuis quelques années.

M. DUFF: Pourquoi l'ancien gouvernement n'a-t-il pas réglé la question?

L'hon. M. GUTHRIE: Il a toujours refusé de payer cette taxe.

M. HANSON: Ce sera la première fois que les députés du Nouveau-Brunswick apprendront que les immeubles fédéraux sont assujettis aux impôts. Quoiqu'il en soit, il n'est pas à ma connaissance que ceux du Nouveau-Brunswick acquittent des taxes relatives aux améliorations locales.

L'hon. M. GUTHRIE: Il s'agit d'une taxe générale.

M. HANSON: J'ai entendu, me semble-t-il, le ministre dire que cet immeuble de la Couronne dans l'Ontario acquittait ces taxes. Le Gouvernement fédéral possède des immeubles d'une valeur d'un demi-million dans la ville où j'habite et, de temps immémorial, il n'a jamais payé de taxes municipales, soient pour les améliorations locales ou autres services. Si l'Etat acquitte des taxes dans l'Ontario, le Gouvernement, à mon sens, devrait en toute justice contribuer sa part à l'entretien, par la municipalité, des travaux qui bordent ses immeubles. Il ne fait pas même cela dans le Nouveau-Brunswick.

Jusqu'à quel point cette coutume est-elle observée?

L'hon. G. P. GRAHAM: Tel que je l'entends, la taxe pour l'enlèvement des vidanges, dans Ontario, le Gouvernement a refusé de la payer parce qu'elle était trop élevée, dans le cas de ses grands édifices, cependant, il ne reçoit aucun service de la ville sous ce rapport. Il voit lui-même à l'enlèvement de ses déchets à ses propres frais.

L'Etat n'est pas dans le cas d'un propriétaire qui a des immeubles en vue d'en retirer des bénéfices. S'il lui arrive de louer un immeuble à une autre personne, cette dernière, à titre d'occupant, paierait des taxes, et le Gouvernement, dans de semblables circonstances, acquitte aussi ses taxes, tout comme un simple propriétaire.

Toutefois, s'il s'agit d'un immeuble utilisé par le Gouvernement pour des fins d'administration, il n'a pas d'impôt à payer.

M. STORK: A propos de la question des bureaux de poste, si la préférence donne quelque avantage à une demande, je désire vous rappeler que Prince Rupert est à l'affiche depuis quinze ans et qu'elle a un besoin urgent d'un bureau de poste. Nous avons entendu, ce soir, beaucoup de plaintes et de recriminations contre le ministre parce qu'il néglige de construire des bureaux de poste. Quand arrivera le temps convenable, nous ne manquerons pas de demander un nouveau bureau de poste; mais je tiens à féliciter un peu le ministre en passant. Nous avons eu depuis quelques années, à Prince Rupert, un système extravagant de loyer. Nous avons eu, dans cette ville, un édifice fédéral logeant le bureau de poste et celui de la douane, et divers autres édifices pour l'usage desquels le Gouvernement a payé un loyer annuel de $11,100. Je comprends que le ministre a reçu une proposition à l'effet de transporter le bureau de poste dans un autre édifice, au loyer de $6,000 par année et voilà, je pense, un pas fait dans la bonne direction. Le Gouvernement pratique l'économie et cela, dans la bonne voie, au sujet de Prince Rupert. Nous approuvons cela, pour le présent, mais quand l'heure propice viendra, Prince Rupert sera sur pied pour demander son bureau de poste.

M. CALDWELL: Une déclaration faite par le ministre de la Milice (M. Graham), m'a grandement intéressé. Il a dit que si le Gouvernement possède un immeuble et s'il le loue à quelqu'un, invariablement il paie les taxes. Ce n'est pas ainsi que les choses se son passées dans ma province.

Quant aux terres qui ont servi à des soldats et que l'Etat a rachetées des premiers colons et affermées à des particuliers, il retira probablement de ceux-ci plus que des soldats qui sont devenus colons; néanmoins, il a refusé d'acquitter les taxes, même les taxes scolaires. Sa conduite paralyse beaucoup les commissions scolaires qui existent près de chez moi, au Nouveau-Brunswick. Il se peut que je m'éloigne complètement du sujet; s'il en est ainsi, il sera de discuter cette affaire, j'imagine, lorsque la Chambre sera saisie du rapport du comité d'enquête sur le rétablissement des soldats dans la vie civile. Je veux, cependant, avoir l'occasion d'entendre le ministre dire que le Gouvernement se propose de payer ces taxes; je serai ensuite bien aise de veiller à ce que nous en obtenions une partie.

L'hon. M. GRAHAM: Tous les députés doivent comprendre que le ministre des Travaux publics n'est pas responsable de la construction de ces édifices. Par conséquent, les reproches doivent être adressés à tous les autres départements par lesquels le ministre érige ou prend à loyer des immeubles, parce qu'ils sont les vrais coupables et que le ministère des Travaux publics n'est que l'intermédiaire qui leur procure cette commodité.

M. NEILL: Je désire ajouter ma lamentation aux jérémiades qui se sont déjà fait entendre au sujet des bureaux de poste. Je dispenserai le ministre de se lever pour nous offrir l'excuse usuelle, car le département m'a déjà refusé le seul bureau de poste que je voulais et dont les titres sont tels qu'ils rejettent dans l'ombre ceux que peuvent invoquer Kamloops, Prince-Rupert, Victoria ou Vancouver. Je n'ennuirai pas le comité par des précisions, car je suis certains qu'il se fiera à ma parole. Vu la déclaration du ministre des Finances, j'allais suggérer que le ministre des Travaux publics et lui dressent, dès ce soir, une liste des bureaux de poste de la Colombie-Anglaise dont le Gouvernement s'occupa l'an dernier, et que, pour éviter des disputes entre les députés, ils procèdent par ordre alphabétique. Le bureau de poste que je demande est pour Courtney. J'ai été quelque peu surpris de la modestie, comparable à celle de l'humble violette, qu'ont affichée mes honorables amis de Vancouver et de Victoria, lorsqu'ils ont voulu critiquer ce crédit et que, à l'instar d'Oliver Twist, ils ont demandé plus. J'aperçois dans ce crédit $59,000 qui seront dépensés jusqu'au dernier sou dans leurs circonscriptions. Je rappellerai au Gouvernement, et principalement au ministre des Travaux publics, qu'il y a en Colombie-Anglaise des endroits qui ne sont pas compris dans ces municipalités, quelque incroyable que cela paraisse si l'on jette les yeux sur les comptes publics des cinq ou six dernières années. Je suis presque obligé de croire que le chef de l'opposition est un homme qui voit de loin et qui est doué de bienveillance, car je l'ai entendu dire ce soir à l'un des membres du cabinet, sans en avoir été prié par qui que ce soit de la Colombie-Anglaise, que cette province est toujours mal accueillie par le présent ministère. C'est un sentiment que je partage de grand cœur et que partagent aussi d'autres députés. J'espère que le Gouvernement en tiendra compte lorsque des crédits, probablement plus importants, pour d'autres travaux publics seront soumis à la Chambre. Je voulais commenter un autre article du budget, mais je l'ai oublié. Cela ne servirait guère, j'imagine, la cause du bureau de poste et la députation sera probablement bien aise qu'on lui épargne des précisions.

L'hon. M. TOLMIE: Je veux dire à l'honorable député que je n'ai pas critiqué le crédit destiné à Victoria. J'y ai peut-être pensé, mais je n'ai rien dit. Je désirais seulement être renseigné sur la manière dont les fonds seraient employés.

(L'article est adopté.)

(Le comité rend compte de l'état de ses travaux.)

DÉPÔT DU BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DE 1921-1922

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général accompagnant le budget supplémentaire de l'exercice clos le 31 mars 1922. Après avoir été lu par monsieur l'Orateur, ce message est renvoyé au comité des subsides.

Sur la proposition de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à 11 heures et 10 minutes du soir.

———

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Vendredi le 28 avril 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITÉ DES DÉBATS

Sur motion de M. Boivin, le premier rapport du comité de sélection permanent nommé pour surveiller le compte rendu officiel des Débats est adopté.

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de déposer le rapport du directeur général des élections sur la quatorzième élection générale tenue en 1921.

L'INDEMNITÉ DE VIE CHÈRE

M. GARDINER: Je désirerais savoir du premier ministre s'il se propose d'éclairer la Chambre au sujet de l'indemnité de vie chère aux fonctionnaires. Si je comprends bien, les employés civils, la dernière fois qu'ils ont été payés, n'ont pas touché cette indemnité. Si le premier ministre pouvait nous donner des renseignements à ce sujet, je lui en serais fort obligé.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): La question de l'indemnité de vie chère aux fonctionnaires de l'Etat est encore à l'étude. L'exécutif n'en est guère arrivé à aucune décision finale. La Chambre sera renseignée en temps voulu.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides.

Edifices publics fédéraux, Ontario — Améliorations, réparations, etc., $349,200.

M. le PRESIDENT: Cet item a été réservé, hier.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): L'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) a demandé des renseignements hier relativement à Sainte-Catherine. En 1919-20, un crédit de $28,000 a été voté pour l'agrandissement de l'édifice public de cette ville, mais on l'a laissé tomber. Un crédit de $34,000 a été inclus dans les prévisions budgétaires de 1920-21, mais après l'avoir pris quelque peu en considération, on ne s'en est plus occupé. En réponse à l'honorable député de Hamilton (M. Stewart), qu'on me permette de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance relative à la propriété et à l'emplacement de l'édifice public à Hamilton. Mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie) a demandé un état des crédits s'élevant à $707,867 non requis pour 1922-23, et qui ont été inclus dans les prévisions budgétaires de 1921-22. Les voici en détail:

	Crédits.	Dépenses.
Alexandria — reconstion de l'édifice public détruit par le feu....$	32,000	$ 965 17
Barrie — Améliorations au bureau de poste..	1,600	1,797 97
Collingwood — Améliorations aux édifices publics	2,600	.....
Humilton — bureau de poste — améliora tions	8,000	.....
Hamilton — Station postale "B"	5,000	2,820 46
Kingston C.R.M. — agrandissement de la bâtisse d'enseignement	62,500	60,367 00
Leamington — Edifices publics — Accessoires	1,000	880 60
Leamington — Contribution du Gouvernement aux améliorations locales	1,131	1,282 21
Lindsay — Bureau de poste — Accessoires..	3,500	3,494 84
London — Immeuble Carling — Réparations	4,000	2,074 00
Ottawa — Agrandissement de l'édifice S.C. C., rue Vittoria, changements à l'immeuble Daly, frais de déménagement	25,000	12,765 12
Ottawa — Aménagement du laboratoire d'expérimentation à l'édifice de l'Ouest	2,000	1,811 38
Ottawa — Edifices de l'administration — Installation du système de chauffage....	8,500	2,680 83
Ottawa — Réparations à l'édifice Langevin.	2,000	853 48
Ottawa — Bureau pour le directeur général des élections	15,000	11,670 77
Reconstruction partielle de l'installation pour le traitement du minerai, détruit par le feu	2,500	1,256 00
Ottawa — Bibliothèque du Parlement—Changements à la chambre d'entrepôt	13,000	9,168 08
Ottawa — Bureau de poste — améliorations	10,000	10,052 18
Ottawa — Réparations au pavé de la rue Wellington	62,000	57,792 53
Ottawa — Hôtel de la monnaie — améliorations	7,000	15,093 87
Ottawa — Hôtel de la monnaie — Nouvelles chaudières	9,000	
Ottawa — Musée Victoria — restauration...	5,500	4,686 45

Pembroke — Edifices publics — Horloge de la tour	3,200	2,115 46
Port-Arthur — Contribution du Gouvernement dans les frais d'améliorations locales	10,084	10,084 01
Sault-Sainte-Marie — Edifice public — réparations et améliorations	5,000	600 00
Saint-Thomas — Edifice public — améliorations	1,000	712 70
Toronto — Edifices fédéraux — réparations, etc.	32,500	32,284 96
Toronto — Parachèvement de la station postale "A"	350,000	129,751 37
Toronto — Station postale "A" — Tracteurs	10,000	8,000 00
Toronto — Bureau de poste — Changements	6,000	4,650 75
Toronto—Collège Saint-André — Contribution du Gouvernement dans les améliorations locales	4,252	.....
Walkerton — Edifice public — Installation de fils électriques	2,000	29 40
Total.....$	707,687	$390,774 69

L'hon. M. GUTHRIE: Quel total le ministre a-t-il dit?

L'hon. J. H. KING: Le crédit global était de $707,867, et les dépenses, $390,774.69.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne se rend-il pas compte que ce chiffre diffère considérablement de celui qu'il a mentionné hier soir?

L'hon. J. H. KING: Il n'est pas différent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oui. Le ministre nous a dit hier soir que les dépenses étaient d'environ $700,000. C'est ce que nous avons compris de ce côté-ci de la Chambre, quoique nous entendions difficilement.

M. ANDERSON: Le ministre pourrait-il dire maintenant ce que son ministère se propose de faire relativement au crédit pour le bureau de poste à Sainte-Catherine?

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami n'était peut-être pas à son siège, mais j'ai déjà dit que nous ne nous sommes pas occupés de ce crédit cette année.

M. ANDERSON: Quels sont les projets du ministère concernant les crédits pour les autres endroits?

L'hon. J. H. KING: C'est une chose à décider chaque année. Lorsqu'un crédit réouvert n'a pas été utilisé, il ne s'en suit pas nécessairement qu'il faille le faire revivre l'année suivante.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a-t-il étudié l'à-propos de construire un hôtel des postes, à Weston? Il sait que la population de cette localité manque des facilités postales nécessaires. A l'heure qu'il est, le bureau de poste est honteusement encombré et l'accumulation y est énorme. Trois routes postales aboutissent à ce bureau et celui-ci ne peut leur offrir l'espace voulu. Si je ne me trompe, le département des Postes a demandé avec instance à celui des Travaux publics de prendre les moyens de faire disparaître cet inconvénient. L'honorable ministre a-t-il étudié la question?

L'hon. J. H. KING: On nous a fait des représentations, mais nous ne nous proposons pas d'entreprendre de nouvelles constructions cette année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle est la raison dans ce cas-ci. Le département croit-il que les travaux sont nécessaires et les retarde-t-on par économie?

L'hon. J. H. KING: Pour raison d'économie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne semble pas croire que mes souvenirs ne me trompaient pas, quand j'ai rappelé qu'il nous a informés, hier soir, qu'on avait dépensé, pour des édifices publics, l'an dernier, $707,000, en chiffres ronds. En me référant à la page 1305 du hansard, édition non revisée, je trouve ceci:

> Edifices publics, $349,20.
> Le très hon. M. Meighen: Combien a-t-on dépensé de ce crédit, l'an dernier?
> L'hon. J. H. King: $707,000 en chiffres ronds.
> Le très hon. M. Meighen: L'honorable ministre pourrait-il nous dire comment on a partagé ce crédit?
> L'hon. J. H. King: Je ne suis pas renseigné sur ce point.

L'hon. J. H. KING: Le comité comprendra, je crois, la raison qui m'a engagé à faire cette réponse. L'état que j'avais sous les yeux indiquait—ce que ce budget démontre—la dépense non requise de ce montant de $707,000. Questionné, hier soir, j'ai dit au comité qu'il était impossible de donner le renseignement demandé. De fait, un fonctionnaire a dû travailler toute la matinée, aujourd'hui, pour les préparer. Je crois que le comité a compris cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne devrait pas parler ainsi. On lui

a demandé d'indiquer non pas le montant dont on n'a pas besoin, cette année, mais bien celui dépensé l'an dernier et il nous a informé, dans les termes les plus clairs possibles, que ce montant représentait $707,000. Pourquoi cherche-t-il maintenant à se dérober? Il a simplement commis une erreur.

(Le crédit est adopté.)

Travaux publics en général — Imputables sur le revenu — $225,000.

M. CHURCH: Veut-on faire montre de patriotisme avec ces $5,000 destinées aux drapeaux sur les édifices publics.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle a été la dépense encourue sous ces différents articles, l'année dernière?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas ce renseignement ici. On m'informe que, dans le passé, le ministre n'avait pas l'habitude d'avoir tous ces détails à la mémoire; quant à moi, je les ignore et je n'ai pas les chiffres ici.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis certain que le sous-ministre pourra fournir ce renseignement.

L'hon. J. H. KING: Il a peut-être ce renseignement dans sa mémoire, mais il n'a pas, par écrit, les détails de la dépense faite sous tous ces articles, si je comprends bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il peut envoyer chercher son cahier.

M. BEAUBIEN: Comment se partage ce crédit de $30,000 entre les provinces?

L'hon. J. H. KING: On a besoin de ce crédit pour acquitter des dépenses de différente nature auxquelles il faut pourvoir, chaque année, au sujet d'édifices publics, et tenir compte aussi de dépenses imprévues pour certains travaux et le reste et dont on ne peut imputer le coût sur tel ou tel article des crédits généraux, votés par le Parlement. Cela embrasse des détails tels les frais de déplacement, le coût de la papeterie, d'instruments de dessinateurs, d'impressions, de télégrammes et le reste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quels sont les détails de la dépense de l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: D'après mes renseignements, qui couvrent jusqu'au 21 janvier 1922, de l'année 1921-22, la dépense se repartit ainsi.

Brantfort, Ont., remise générale — Taxes		$ 601 67
Calgary, emplacement de l'hôtel des Postes, frais légaux		81 00
Charlottetown, hôtel des postes — Taxes		220 87
Chatham, édifice public, pavage		231 77
Cumberland, Ont., hôtel des postes —Taxes		215 44
Dunville, emplacement de l'hôtel des postes—Démolition de l'édifice		200 00
Essex, Ont., hôtel des postes—Taxes		532 50
En général:		
Télégrammes	$ 3,894 89	
Messageries	495 43	
Assurance	22 50	
Réparations	19 00	
Louage d'autos, déboursés, etc.	497 36	
Analyse de gaz	106 58	
Imprimés au prussiate, etc.	8 25	
Réparation d'horloge	2 00	
Enlèvement de pierre à Saskatoon	4 36	
		$ 5,050 37
Kamloops, Postes. — Taxes		143 30
Kingsville, Postes. — Honoraires d'avocats		16 94
Milverton, Ont., Postes. — Taxes		20 46
Magasins de l'Intendance, Montréal. — Taxes	103 29	
Honoraires d'avocat	322 80	
		426 09
Moosejaw, Douanes. — Impressions, etc.		13 22
Norwich, édifice public. — Taxes		301 18
Ottawa, édifice Daly. — Honoraires d'avocat		555 16
Perth, Postes. — Enlèvement de la neige, etc		9 84
Impressions et papeterie		3,791 86
Accessoires photographiques		4,190 01
Photographie		2,163 06
Prince-Rubert, édifice public, —photos		56 40
Renfrew, édifice public. — Taxes		327 30
Regina, bureau de l'assistant receveur général. — Taxes		133 61
Regina, bureau d'immigration. — Taxes		173 38
Gendarmerie à cheval, région arctique. — Publicité		84 90
Saint-Jacques l'Achigan, Postes. — Trottoirs		288 60
St. John, ancien pénitencier. — Impressions		2 27
Saint-Ours, Qué. — Enlèvement de la neige		25 75
Sarnia, Postes. — Taxes		374 92
Saskatoon, Postes. — Réparation de clôture		6 40
Southampton, Postes. — Terrains		50 00
Tilbury, Postes. — Taxes		435 83
Toronto, lots rue Duchess. — Enlèvement de la neige		8 39
Toronto, nouvelle poste. — Impressions		793 13
Toronto, lots rues Oxford et Spadina, — Neige		14 05
Frais de déplacement et déboursés		3,958 64
Truro, Postes. — Publicité		2 40
Verdun, Qué., Postes. — Terrains		4 14
Victoria, observatoire astronomique. — Inspection		464 39
Winnipeg, station postale A. — Taxes		36 00

Winnipeg, station postale B. —Taxes	170 32
Winnipeg, station postale D. — Taxes	31 05
Yarmouth, édifice Bingay. — Publicité	31 05
	$26,881 00

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Puisqu'il a trouvé ces détails, le ministre ne pourrait-il pas nous communiquer les autres articles, afin de montrer quelle a été la dépense totale?

L'hon. J. H. KING: Je ne les ai pas.

L'hon. M. GUTHRIE: L'habitude a toujours été de demander au début des délibérations du comité des subsides les dépenses qui ont été faites sur les crédits de l'année précédente. Je trouve étrange que le sous-ministre de ce département, qui est un vieux fonctionnaire, ne se rappelle pas cette coutume. Le budget, tel qu'il est publié, ne nous donne pas beaucoup de détails. Ainsi, le premier article dit:

Salles d'armes — Installation et restauration — A voter de nouveau, $40,0000 — 1922-21, $50,000 — 1921-22, $87,000.

Apparemment, il y a, cette année, une économie de $37,000; mais le comité voudrait savoir combien on a dépensé l'an dernier. Relativement au renseignement donné par mon honorable ami, il y a un instant, touchant l'article 148 (Ontario), il y a aussitôt après le crédit dont il a donné le détail, une petite somme addtionnelle à celles dépensées à Ottawa et Toronto. L'an dernier, nous avons voté un crédit de $87,000 pour l'installation et la restauration des salles d'armes. Cette année on nous demande $50,000. Avons-nous dépensé les $87,000 votées l'an dernier. Sinon, quelle en est la raison?

Pourquoi nous demande-t-on de voter cette année, $50,000? Il en est de même pour tous les articles. Je remarque qu'il s'agit de voter de nouveau $40,000 pour l'installation et la restauration des salles d'armes; par conséquent on a dû dépenser seulement $47,000, sur les $87,000 qui furent votées. Il y a une autre dépense qui ne figurait pas l'an dernier. C'est celle-ci:

Hôpitaux militaires — Réparations et améliorations, $65,000.

Je voudrais avoir des renseignements à ce sujet. Je ne sais pas, mais je suppose qu'il s'agit de l'hôpital militaire de Winnipeg. Tous les ans, il nous faut dépenser une somme énorme pour cet hôpital. Personne ne se plaint des dépenses faites pour un hôpital militaire, quand la dépense est nécessaire; mais il me semble qu'il est bientôt temps de limiter ces frais. Tout devrait être fini à l'heure qu'il est; cependant, on nous demande encore $65,000 cette année pour l'hôpital militaire de Winnipeg. Veut-on me dire combien il y a de malades dans cet hôpital et à quoi doit servir l'argent qu'on nous demande de voter?

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami doit savoir que les travaux sont exécutés sous la direction du département du Rétablissement des soldats, qui, à l'instar des autres départements, fait part de temps en temps au département des Travaux publics des travaux de construction dont il a besoin. Ils nous ont dit qu'ils ont besoin d'une somme suffisante pour les travaux de réparation et d'amélioration aux hôpitaux militaires dans tout le Canada. La question a été examinée par mes fonctionnaires qui ont fixé le crédit à 65,000 piastres.

L'hon. M. GUTHRIE: Ce sont des travaux pour le compte de la Restauration des soldats, non pour celui du ministère de la Milice. J'imagine que le service de la Restauration a encore des besoins, mais les malades des hôpitaux militaires doivent être aujourd'hui à peu près tous guéris.

M. HOCKEN: Quel a été l'emploi des fonds? Le ministre peut-il nous renseigner à cet égard?

L'hon. J. H. KING: Certainement. Voici le détail:

Hôpital Sainte-Anne, Sainte-Anne-de-Bellevue	$ 10,000
Bureau "A", Montréal	1,500
Hôpital Campbell, Halifax	2,500
Sanatorium Jordan, River-Glade, (N.-E.)	1,500
Bureau "B", Halifax	500
Hôpital Sydenham, Kingston	4,000
Sanatorium Mowat, Kingston	2,500
Hôpital de la rue Christie, Toronto	10,000
Hôpital Euclid Hall, Toronto	5,500
Hôpital Brant, Burlington (Ont)	1,500
Hôpital Westminster, London	10,000
Hôpital Sunnyside, Calgary (Alb.)	12,000
Hôpital Shaughnessy, Vancouver	1,000
Divers	2,500
Total	$ 65,000

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi la désignation "Hôpitaux militaires"? Ce sont les hôpitaux du service de la Restauration.

L'hon. J. H. KING: Je crois qu'on les a toujours désignés ainsi. La conduite de ces hôpitaux dépend du service de la Restauration. Les frais en étaient acquittés sur les crédits de la démobilisation, mais cette année on demande un crédit spécial; il n'y a pas de crédit pour la démobilisation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le budget contient un chapitre destiné au même but que la démobilisation. Il est assez gros sans qu'on y inscrive ces autres crédits. La Chambre a intérêt à savoir combien on avait réellement besoin de ces sommes l'année dernière et combien on a dépensé. A presque toutes nos questions les ministres nous répondent: Nous ne savons pas. Le lendemain on nous apporte un calcul et on découvre que le crédit demandé était trop haut du double. Pourquoi faut-il chaque fois insister pour connaître ces informations?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Hier soir je me suis aperçu, après avoir consenti à une réduction de mon budget de 1922, qu'il restait encore des payements à faire pour clore l'exercice 1921. Mon sous-ministre, par malheur, n'était pas au courant de cela, et j'ai réduit mes prévisions pour le prochain exercice, quand en réalité les dépenses vont se trouver plus grandes que je ne croyais. Je découvre que je vais avoir besoin des sommes votées l'année dernière; il y a des comptes demeurés impayés. Le ministre doit être pourvu pour ces payements à faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en conviens. Les fonctionnaires doivent nous apporter des renseignements exacts.

L'hon. CH. STEWART: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais de ce que le ministre de l'Intérieur a été mal renseigné par ses agents, il ne s'ensuit pas que le ministre des Travaux publics doive nous refuser les renseignements qu'on lui demande.

L'hon. CH. STEWART: Nos honorables collègues qui sont bien au courant des opérations des divers départements qu'ils ont dirigés doivent en connaître plus, c'est évident, que leurs successeurs obligés de s'en rapporter aux chefs de services. Il arrive qu'on se trompe de temps en temps, mais on peut dire que les crédits, qui ont fait l'objet d'un examen si minutieux, l'année dernière, ont été abaissés au chiffre minimum.

L'honorable membre veut savoir la somme exacte qui a été dépensée. Il n'est pas possible d'avoir ce renseignement, pour la raison que les comptables du ministère ne peuvent savoir le montant des crédits qui restera inutilisé. Ils nous disent quelles sommes ont été payées à telle date. Ce sont des renseignements que l'administration ne peut pas facilement nous procurer. Je ne me plains pas du désagrément que j'ai subi, mais il faut que le comité sache bien que les comptes du département ne sont pas encore clos et que plusieurs n'ont pas même été envoyés.

Le très hon. M. MEIGHEN Il peut arriver assez rarement que des comptes restent en arrière, mais les comptables le sauraient. Voyons, par exemple, le cas signalé par le ministre. Il est venu hier, assisté de M. Camsell, et il nous a déclaré que son département dépensera tant. M. Camsell retourne au ministère et découvre qu'il s'est trompé et qu'il faudra davantage. Va-t-on nous dire que le fait a été connu dans l'intervalle entre la séance et le retour du ministre à son cabinet? Du tout. Le renseignement se trouvait au ministère, mais ni le ministre ni son aide ne nous l'ont apporté, quand ils auraient pu le faire. Voilà le tort.

L'hon. CH. STEWART: Cette version n'est pas exacte. Au ministère on ignore le montant des comptes impayés, quoique les comptables en aient une idée approximative. Ainsi, par exemple, il y a ce crédit de $22,000 dont j'ai déduit $15,000; nous aurons besoin de toute la somme pour solder les comptes de l'exercice 1921. Mais ni moi ni mes comptables ne peuvent dire le chiffre exact et définitif. Certes, j'aurais dû le savoir, hier, j'en conviens; cependant tous ces crédits sont à peu près épuisés, surtout les deux sur lesquels j'ai consenti des réductions hier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au sujet du compte de frais de publication que le ministre nous a présenté hier, le sous-ministre ou le comptable ne peut se justifier d'en avoir ignoré, le 28 avril, le montant à solder. L'ordonnancement devait avoir été fait il y a longtemps, et quoique le payement ne fût pas encore effectué, les chiffres devaient être connus avec les détails.

L'hon. CH. STEWART: Le comptable ne peut pas facilement savoir quel sera le coût des travaux de publication.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dites plutôt quel "a été" le coût des travaux de publication.

L'hon. CH. STEWART: Si vous voulez. Le fait demeure que tous les comptes ne sont pas rentrés. L'exercice prend fin le 31 mars, mais les comptes à payer viennent au ministère après cette date et sont acquittés sur les allocations de l'exercice qui vient d'expirer. On les reporte sur l'exercice suivant, ce que je n'ai pas prévu

dans mon budget présenté hier. Je l'apprends aujourd'hui. Je préviens donc le comité que plusieurs de ces comptes nous seront présentés et qu'en conséquence l'état des besoins budgétaires à ce jour, ou même lors de l'élaboration du budget, n'est pas nécessairement conforme à la situation réelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il doit l'être, ou alors il faut une raison extraordinaire; si cette raison existe, le comité a le droit d'en être informé. Qu'est-ce qui empêche qu'on nous renseigne sur les sommes dépensées l'année dernière en travaux d'aménagement ou de réfection des salles militaires?

L'hon. CH. STEWART: Je n'ai pas à m'occuper de ces allocations en particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais. Mon observation vise le budget des Travaux publics. Sans aucun doute, en cinq minutes d'entretien avec le secrétaire du département des Mines ou avec le sous-ministre en présence du secrétaire, je saurais le montant des engagements faits l'année dernière pour travaux de publication, quoique plusieurs ne fussent pas acquittés. Nous discutons en ce moment le chapitre relatif aux salles d'exercice, aménagements et réfections et le ministre ne peut nous dire la valeur des travaux exécutés.

L'hon. CH. STEWART: Je crois savoir que l'allocation entière sera utilisée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Rien ne s'oppose à ce qu'on nous dise combien on a dépensé en travaux de réfections et agencements des salles d'exercices.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Si l'honorable membre désire connaître ce renseignement, je le tiens à sa disposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est précisément ce que j'ai demandé.

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas. Notre collègue voulait savoir le reliquat de ce chapitre sur l'exercice 1921.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une erreur.

L'hon. J. H. KING: C'est ce qu'on m'a demandé hier soir. J'en ai fait faire un état que j'ai déposé. Au sujet des opérations de l'année dernière je vais en informer la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que dit donc l'honorable ministre? Nous connaissons le montant du crédit, qui n'est pas nécessaire pour 1922, le budget nous l'indique, n'est-il pas vrai?

[L'hon. Ch. Stewart.]

L'hon. M. FIELDING: C'est exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous savons cela, mais nous voulons connaître ce que n'indique pas le budget—les montants dépensés l'an dernier.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami sait que hier soir l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) a insisté pour que nous donnions les détails de ces montants, et je les ai fournis aujourd'hui.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est pour le dernier crédit.

L'hon. W. S. FIELDING: Il y a deux catégories de renseignements qu'on a demandés publiquement au ministre de fournir au sujet des crédits de l'an dernier comparés aux montants indiqués dans le budget. L'exercice financier vient de finir. Nous sommes à en clore les comptes, et les factures continuent d'arriver, et le chiffre réel des dépenses de l'an dernier changent de jour en jour et changeront jusqu'au jour final où les livres seront clos; par conséquent je ne suis pas surpris que le ministre ne puisse pas donner ces renseignements aujourd'hui. Mais il n'y aura pas de difficulté à les avoir, si on le désire. Le ministre pourrait donner demain les dépenses effectuées jusqu'à date—et le jour suivant ils seraient tout différents. Il n'est pas difficile de les obtenir. Si l'honorable député veut avoir le montant des dépenses effectuées pour un crédit quelconque jusqu'à ce jour, il doit l'avoir et on peut le lui donner, s'il le désire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il me dire si on a adopté un arrêté du conseil prolongeant le délai, et dans ce cas jusqu'à quelle date, pour la clôture des comptes? Les comptes sont clos maintenant.

L'hon. M. FIELDING: Non, je suis informé que le délai sera prolongé jusqu'au 15 mai, mais il n'y a pas d'arrêté du conseil.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce compte-ci est clos.

L'hon. M. FIELDING: Non, parce que nous sommes autorisés à dépenser l'argent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais que nous usions de cette autorité d'avance. Dans tous les cas, j'apprécie la discrétion de mon honorable ami à propos de l'arrêté du conseil.

L'hon. M. FIELDING: C'est très nécessaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis bien d'accord sur ce point. Quoiqu'il soit difficile d'établir quels seront les paiements exacts en tenant compte des dates et d'autres choses, je n'ai jamais éprouvé la même difficulté à propos de la précision des engagements. Je pensais que nos fonctionnaires connaissaient les obligations encourues et quelles entremises ils avaient accordées. Nous ne voulons pas simplement savoir ce qui est payé, mais ce qu'on a déjà payé, ainsi que ce qui nous reste à payer. Je pense que c'est absolument la même chose. Je ne croyais pas que mon honorable ami voulait s'en tenir à la première question. Le renseignement propre est le montant que coûte ce service pour l'an dernier, représenté par ce qu'on a déjà payé et ce qui peut rester à payer.

L'hon. J. H. KING: Le montant total autorisé jusqu'au 7 mars 1922 était de $42,-714 et l'estimation de la dépense du 7 mars 1922 à la fin de l'exercice financier est de $4,286, faisant une dépense totale de $47,-000.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'an dernier nous avons effectivement dépensé $47,-000 pour les salles d'exercice. Cette année nous avons l'intention de dépenser $50,000. Est-ce exact?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle a été la dépense l'an dernier pour les fermes expérimentales?

M. HUGHES: Dans ce chapitre, je vois un montant de $30,000 pour édifices publics fédéraux en général. Je voudrais demander au ministre si sur ce crédit ou sur celui du n° 146, "Provinces maritimes en général", on peut prendre une somme suffisante pour faire quelques réparations très nécessaires au bureau de poste de Montague, I. P.-E. Je ne veux pas demander au Gouvernement de dépenser un dollar sans nécessité. Je me rends parfaitement compte de la situation financière du pays; mais les réparations nécessaires aux édifices publics sont très souvent l'économie la plus sage. J'ai déjà parlé au ministre au sujet de cet édifice qui a grand besoin de réparations.

L'hon. J. H. KING: La dépense pour les fermes expérimentales sur un crédit de $100,000 s'est élevée à $81,043 jusqu'au 30 janvier 1922.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les drapeaux?

L'hon. J. H. KING: La dépense relative aux drapeaux a été de $2,897.65, jusqu'au 31 janvier 1922.

Je dirai, en réponse à l'honorable député de King's (I. P.-E.) (M. Hughes), que j'ai lu il ya quelques minutes un tableau indiquant comment on avait réparti ces dépenses.

Je doute fort qu'il soit possible de consacrer une forte somme de ce crédit à l'édifice public auquel l'honorable député a fait allusion.

M. HUGHES: La dépense serait faible à mon avis. Du moment que la somme ne peut être prélevée sur le crédit en discussion, il serait peut-être opportun d'ouvrir un crédit à cette fin.

L'hon. J. H. KING: Je ne vois pas pour quelle raison la question ne serait pas mise à l'étude.

M. DUFF: J'ai observé que le chef de l'opposition (M. Meighen) s'est informé du montant qui a été déboursé l'année dernère relativement à l'achat de drapeaux pour les édifices publics. S'il avait consacré l'attention voulue aux délibérations de la Chambre, il aurait pris note d'une réponse que le Gouvernement a donnée touchant une question, que j'ai posée au début de la présente session. Si mon très honorable ami veut bien prendre la peine de consulter le compte rendu officiel des débats, il y trouvera la réponse à cette question donnant les sommes déboursées relativement à l'achat de drapeaux pour tous les édifices publics à venir jusqu'au 31 décembre 1921. Le crédit en discussion comprend un item de $5,000 pour les mêmes fins cette année. A l'heure où chacun parle d'économiser, voilà une somme dont la majeure partie pourrait être épargnée au bénéfice du contribuable canadien. Je n'ai pas la moindre objection à ce que chaque édifice public ait son drapeau et je suis d'avis que ces drapeaux soient hissés, disons, le jour de la Confédération, le jour de la fête du roi ainsi qu'en d'autres circonstances exceptionnelles. Cependant, c'est gaspiller de l'argent que de les arborer sur nos édifices tous les jours de la semaine et même la nuit. Cinq mille dollars ne constituent pas une forte somme; cependant, ce crédit de $5,000 représente l'intérêt sur un principe de $100,000, et nous pourrions l'employer plus avantageusement à réparer nos édifices publics ou encore à ériger un certain nombre de bureaux de poste dans les districts ruraux. Il n'est pas du tout nécessaire que le drapeau canadien flotte pendant 365 jours de

l'année. Je verrais donc d'un bon œil que le ministre donnât des ordres en conséquence aux concierges et autres fonctionnaires qui s'occupent de ces détails. On pourrait économiser les deniers publics si l'on se bornait à hisser le drapeau canadien sur nos édifices publics dans les grandes circonstances au lieu de le faire tous les jours de la semaine.

L'hon. M. FIELDING: Il se peut que j'aie plus de confiance dans le drapeau que mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff). J'aime voir les drapeaux flotter à la brise au sommet de nos édifices publics. Aux environs de la frontière qui sépare le sol canadien du territoire des Etats-Unis, nous nous rendons compte que le drapeau américain est en évidence partout tandis que dans notre modestie, nous oublions fréquemment de déployer notre propre emblême national. Loin de nous plaindre de voir flotter le drapeau canadien 365 jours par année, je suis d'avis que c'est en déployant souvent nos couleurs au sommet de nos édifices que nous contribuerons davantage à cultiver l'esprit de patriotisme que nous espérons voir régner dans tous les rangs de notre population.

M. DUFF: Quand il s'agit d'arborer le drapeau, je ne crois pas devoir céder la place, ni au ministre des Finances (M. Fielding), ni à aucun autre député de cette Chambre, car pour moi, celà entre pour ainsi dire dans le cours ordinaire de ma besogne. Je l'avoue, je ne suis pas de ceux qui affectent de hisser le drapeau à tout bout de champ; je ne vois pas la nécessité de faire flotter les drapeaux d'un bout de l'année à l'autre, d'autant plus que cette pratique n'ajoute rien à notre loyauté. Cette coutume occasionne le gaspillage des deniers publics, à une époque critique. Si j'ai besoin de $1,000 ou de $2,000 pour faire réparer un brise-lames, établir un service de poste rurale ou encore ériger un petit bureau de poste dans mon comté, et tous mes collègues sont dans le même cas, on nous répond que le trésor public est vide. Nous pouvons très bien nous priver de ce luxe, sauf dans les grandes circonstances où il est à propos de déployer le drapeau canadien. Pour moi, cette question n'a rien à faire avec la loyauté ou la déloyauté du peuple canadien. Si le déploiement du drapeau constitue le seul moyen d'assurer la loyauté de notre population, il y a lieu de dire alors: que le Ciel vienne en aide au peuple canadien.

[M. Duff.]

M. HOCKEN: J'ai été heureux d'entendre le ministre des Finances (M. Fielding) se prononcer en faveur de cette coutume de déployer le drapeau canadien en toutes circonstances. La loyauté de mon honorable ami est connue de tous et nous apprécions fort ses remarques frappées au coin de la sincérité. Voici pour quelle raison il est à propos de ne jamais manquer l'occasion de déployer le drapeau canadien. La population du Canada se compose de citoyens appartenant à différentes races. Nous vivons toutefois à l'ombre d'un seul drapeau. Or, nous devrions vénérer ce drapeau et l'une des manières de prêcher la loyauté à nos institutions, sous le régime de l'empire britannique dont nous faisons partie, c'est de placer bien en évidence sous les yeux des générations qui poussent et des nouveaux-venus l'emblême de l'autorité du Canada et de l'empire britannique.

Le Gouvernement du jour est certes en mesure d'acheter les drapeaux qu'il est nécessaire de faire flotter sur les édifices de l'Etat. Dans certaines provinces, la loi décrète que le drapeau canadien flotte sur le sommet de toutes les écoles publiques. Cette coutume existe surtout dans les provinces de l'Ouest. C'est peut-être un détail de peu d'importance, je l'admets, mais tout insignifiant que la chose paraisse être aux yeux de certaines gens, elle n'en est pas moins d'importance extrême, puisqu'elle a une fin que nous avons tous à cœur: l'unité nationale. Sachons nous accorder au moins à vénérer le drapeau de l'empire et du pays. Le Manitoba et l'Ontario sont aussi des provinces où le drapeau doit flotter sur les écoles publiques tous les jours. Si ces provinces peuvent faire flotter le drapeau sur les écoles, pourquoi le parlement fédéral ne pourrait-il le faire flotter sur tous les édifices publics?

(Le crédit est adopté.)

Edifices publics — Loyers, réparations, ameublement, chauffage, etc., $4,959,600.

M. le PRESIDENT: Il est proposé que ce crédit soit étudié article par article. Voici le premier article:

Edifices publics à Ottawa — Observatoire fédéral et édifice du service géodésique — réparations, entretien des terrains, etc., $5,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce qu'il en coûte $5,000 par année pour tenir cet édifice en bon état de réparations? Je crois que nous votons $5,000 chaque année. Il me semble qu'il ne devrait pas falloir autant d'argent pour tenir en bon état de réparations un aussi petit édifice.

L'hon. J. H. KING: Les dépenses varient. En 1920-21 elles étaient de $4,158, et l'année dernière, de $2,683 seulement. Cependant, depuis 1919, ce qui a été accordé représente un crédit moyen de $5,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne m'oppose pas à ce crédit, mais je me demande comment on arrive à en dépenser le montant.

Le très hon. M. MEIGHEN: En y comprenant tous les articles du crédit, combien a-t-on dépensé, en tout, l'année dernière, sur ce crédit?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas ici la somme de ces dépenses, mais je fournirai les détails relatifs à chaque article, à mesure que nous procéderons. On a dépensé, l'année dernière, $2,683.42 par rapport au premier article.

L'hon. M. FIELDING: Dans tous les cas où l'on mentionne les dépenses de l'année précédente, les sommes sont nécessairement incomplètes, il arrive même qu'il y ait des additions importantes. Cela étant, il n'y a pas d'objection à ce que l'on fournisse à mon honorable ami les renseignements qu'il demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'admets pas qu'elles doivent être nécessairement incomplètes. Elles peuvent l'être, mais quand même elles le seraient, il n'y a pas de raison pour que les renseignements ne soient pas fournis. Cependant, il est plutôt improbable que ces sommes soient incomplètes.

(L'article est adopté.)

Edifices publics à Ottawa — eau, $42,000.

M. HOCKEN: Cet article accuse une augmentation. Quelle en est la raison? L'eau coûte-t-elle plus cher cette année?

L'hon. J. H. KING: Nous avons dépensé $35,000 l'année dernière et $42,000 cette année. L'augmentation de $7,000 provient de ce qu'on a dépensé plus d'eau dans les édifices fédéraux, parce qu'on y a ajouté l'édifice Daly sur la rue Rideau, et le nouvel édifice consacré aux affaires qui concernent le rétablissement des soldats dans la vie civile. La quantité d'eau fournie durant la première moitié de l'année 1921-22, sur laquelle les prévisions pour l'année 1922-23 sont basées, a été plus considérable que dans la période correspondante de l'année 1920-21.

M. HOCKEN: Prenez-vous l'eau au compteur?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce la taxe d'eau payée à la ville d'Ottawa?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais qu'il s'agissait de l'eau Tally-Ho, fournie dans des bouteilles.

L'hon. J. H. KING: Les frais relatifs à cette eau figurent sous la rubrique des dépenses de la Chambre des communes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette eau est fournie à chacun des départements.

M. ANDERSON: Je trouve, un peu plus loin, un article de ce crédit qui représente $60,000 pour fourniture d'eau. Qu'est-ce que cela signifie?

L'hon. J. H. KING: Il s'agit d'eau fournie aux édifices publics de tout le Canada, à l'exception d'Ottawa.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé, l'année dernière?

L'hon. J. H. KING: On a dépensé $35,000.

(L'article est adopté.)

Préposés aux ascenseurs, $70,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien les préposés aux ascenseurs ont-ils coûté, pour l'année fiscale?

L'hon. J. H. KING: $59,940.

L'hon. M. FIELDING: On a préparé les données du ministre pour le temps écoulé jusqu'à la fin de décembre, mais on s'attendait à recevoir les prévisions plus tôt. Et comme les dépenses réelles varient de jour en jour, je comprends pourquoi l'honorable ministre peut ne pas en avoir le chiffre. L'état relatif au temps écoulé jusqu'au 31 décembre ne comprend que neuf mois.

Le très hon. M. MEIGHEN: On donne quelques-uns des chiffres pour jusqu'à la fin de l'exercice; il est inutile de considérer celui-ci pour neuf mois. Tous les engagements sont connus de même que tous les traitements des fonctionnaires. Les appointements sont du ressort de la commission du service civil.

M. BOYS: Le ministre dit-il que les dépenses totales jusqu'au 31 mars ont été de $59,940.

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. BOYS: Le ministre ne doit pas se tromper, vu qu'il connaît, je suppose, les salaires de ces employés. Pourquoi alors l'augmentation de $10,000?

L'hon. J. H. KING: Les uniformes ne sont pas compris dans ce montant, $2,205, et les dépenses casuelles sont estimées à $7,855.

M. GOOD: Dois-je comprendre que dans cet item de $70,000 relatif aux préposés aux ascenseurs, il y a quelques autres dépenses qui ne sont pas indiquées. Pourquoi cela?

L'hon. J. H. KING: Il n'y a rien d'anormal. Il est pourvu à l'aide temporaire dans les dépenses casuelles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien, le ministre dit que les dépenses de l'an dernier ont été de $59,940. Si cela est, a-t-on raison de prévoir des dépenses plus considérables, cette année? Bien que le crédit total soit un peu moindre que celui de l'an dernier, le budget principal est plus élevé. Nous voulons savoir si les subsides principaux ne peuvent être raisonnablement réduits.

L'hon. J. H. KING: J'ai donné les dépenses relatives aux appointements du dernier exercice; en comprenant les dépenses casuelles, les uniformes et les salaires, nous avons un total de $70,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors le ministre nous a mal renseignés. Il a dit que la dépense du dernier exercice a été de $59,940; maintenant il dit $70,000. Que faut-il croire?

L'hon. M. KING: Le montant de $59,940 ne se rapporte qu'aux salaires. Avec les uniformes et les dépenses casuelles, le total est de $70,000. Nous demandons le même crédit que l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est clair maintenant.

(L'item est adopté.)

Edifices publics d'Ottawa — Eclairage, y compris les ponts et les chaussées, $90,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé, l'an dernier?

L'hon. J. H. King: A la date du 31 décembre 1921, nous avions dépensé $69,059.44, mais nous nous attendons à ce que le crédit entier de $90,000 soit employé cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'aime pas ces déclarations à l'effet de s'attendre à dépenser certains montants. A la fin de l'exercice financier, une somme de tant avait été dépensée; si l'on croit qu'il en sera autrement, durant cet exercice, nous devrions en connaître les raisons. Le comité n'a que faire de la simple déclaration que l'on s'attend à dépenser tout le crédit. Quelle est la somme exacte que nous nous engageons à payer? Il n'y a pas d'excuse pour que nous ne le sachions pas. Si le ministre n'a pas ce renseignement, le crédit devrait être réservé.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami demande quelles ont été les dépenses jusqu'à date. Les notes dont je me sers ont été préparées, je crois, avant mon entrée dans le ministère. Je donne le montant des dépenses jusqu'au 31 décembre 1921, et l'on espère dépenser le crédit entier de $90,000. Je n'en ai pas les détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il se peut que ces notes aient été préparées avant l'arrivée du ministre dans le département, mais cela ne le dispense pas de nous donner les renseignements voulus jusqu'à date, parce que ceux qui s'arrêtent à la fin de décembre ne sont d'aucune valeur pour le comité. Maintenant que, dans les derniers jours d'avril, il demande au Parlement de voter ses subsides, il devrait avoir les renseignements nécessaires jusqu'au 31 mars; il n'est pas excusable de ne pas nous les fournir.

M. le PRESIDENT: L'item est-il adopté?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si cet item de même que tous les autres doivent être adoptés sans information, le comité fait aussi bien de lever la séance. Ces crédits ne sont nullement étudiés; le ministre se contente d'en demander l'adoption. Je ne veux pas me montrer méticuleux au sujet d'un item en particulier, mais si le ministre considère tous les autres comme celui-ci, je ne vois pas l'utilité du comité.

L'hon. J. H. KING: Mon très honorable ami sait que je suis la coutume ordinaire de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; je sais que le ministre ne le fait pas.

L'hon. J. H. KING: Reviser tous ces articles du budget ne serait pas une mince tâche. Je veux bien qu'on réserve un crédit pour que les renseignements soient mis à jour; on me dit cependant que nous nous conformons à l'usage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre en est à sa première session; ce n'est vraiment pas la peine qu'il vienne me dire qu'il est d'usage de donner, au sujet de la dépense, des renseignements qui ne portent pas sur les quatre mois précédant la date

à laquelle on les fournit. Si nous étions en janvier, ce serait parfait; les données, pour n'être peut-être pas absolument exactes, iraient jusqu'au 31 décembre; le ministre fournirait et expliquerait en même temps les causes de toute inexactitude. Mais venir, aux derniers jours d'avril, nous dire que les renseignements ont été réunis en décembre, qu'il est impossible de les mettre à jour et qu'en ne les donnant pas plus complets on se conforme à l'usage, voilà qui n'est guère à l'honneur du ministre.

Hier soir, il nous a donné au sujet de chacun des crédits mis à l'étude, des renseignements portant sur l'exercice tout entier. Quand il s'est agi de l'Ontario, il a prétendu que les détails lui manquaient et donna le chiffre total dont on a fini par constater l'inexactitude. Nous lui avons demandé de réserver le crédit jusqu'à la séance d'aujourd'hui, et il est revenu muni de tous les renseignements voulus. Tout ce qu'on demande, c'est qu'il en soit du présent crédit comme de celui qui avait trait à la province d'Ontario. Prétendre qu'il est d'usage de fournir à la Chambre des renseignements qui ne portent pas sur les quatre mois précédant la date à laquelle ils sont donnés, c'est faire une réponse qui ne s'accorde pas avec les faits.

M. BOYS: Rien de plus facile que de se renseigner. J'ai envoyé chercher l'exemplaire de la *Gazette du Canada* que je tiens à la main; c'est la seconde édition d'avril, et on y trouve le détail de tout ce que le ministère des Travaux publics a dépensé—$8,640,615—à venir jusqu'à la fin de février. La *Gazette du Canada* d'il y a deux semaines doit donner le chiffre total, à venir jusqu'au 31 mars, de la dépense relative aux travaux publics. Le renseignement est sans doute en la possession du ministère des Finances, et mon honorable ami pourrait aisément se le procurer pour l'examen de ces articles du budget.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le total étant donné, les fonctionnaires du ministère doivent être au fait des détails.

L'hon. J. H. KING: Pour certains articles, les détails vont jusqu'au 31 décembre; dans d'autres cas, ils vont plus loin. Je les donne tels que je les ai ici. Je regrette que les renseignements n'embrassent pas toujours l'exercice tout entier.

M. BOYS: En disant que les détails ne vont pas jusqu'à la fin de l'exercice, le ministre se fonde sans doute sur le contenu du portefeuille qu'il a devant lui; mais le ministère des Finances possède l'état absolument précis des déboursés faits jusqu'à la fin de l'exercice et non pas seulement jusqu'au 28 février. C'est dans la *Gazette du Canada* de la deuxième semaine d'avril, si je ne me trompe, que se trouve l'état complet des déboursés faits jusqu'au 31 mars. J'en ai envoyé chercher un exemplaire, et je dirai au ministre quel est le chiffre total de la dépense. On n'en donne que le chiffre global, mais nous tenons à connaître par le menu ce dont il est formé.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une véritable bouffonnerie...

M. DUFF: Bravo!

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'ennemi des drapeaux partage mon avis.

M. DUFF: Je ne puis souffrir que le chef de l'opposition tienne un langage pareil; il fait là une observation méprisable que seul un homme méprisable puisse se permettre à la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'abaisserons pas le niveau de la discussion en allant jusqu'à nous occuper de l'honorable député.

M. DUFF: Vous vous êtes déjà trop abaissé.

Le très hon. M. MEIGHEN: On a fait voir—les membres du comité ne l'ignoraient d'ailleurs pas—qu'à la fin de chaque mois on sait à combien se montent les dépenses des divers ministères, puisqu'on a soin de les inscrire. C'est des détails qu'il s'agit ici. Si le ministre voulait se montrer raisonnable, il admettrait que son personnel connaît le chiffre de la dépense relative à chaque détail. S'il en était autrement, comment pourrait-il porter les chiffres totaux à la connaissance du ministère des Finances? Impossible d'obtenir les totaux sans avoir les détails. Ceux-ci, le ministre ne les a peut-être pas sous les yeux, mais ils sont au ministère et on devrait nous en faire part avant d'exiger du comité qu'il autorise la dépense dont il s'agit ici.

M. GOOD: Qu'on me permette d'ouvrir un avis. A mes yeux, il s'accuse ici un très fâcheux état de choses. Pour contenter tout le monde, ne vaudrait-il pas mieux renvoyer l'examen de ce crédit à la semaine prochaine, afin que le ministre se mette en mesure de renseigner le comité?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je consens volontiers à accepter la proposition, et, de plus, à examiner les crédits que le ministre peut avoir prêts.

M. BOYS: Puis-je demander quelle est la coutume suivie au sujet du paiement de ces sommes? Sont-elles toujours payées par le département des Finances, ou bien, quelques-unes par ce département et d'autres par celui du ministre? Si elles le sont toutes par le propre département du ministre, il n'a pas besoin de s'adresser au ministère des Finances, car il aura un dossier complet lui-même. Je suppose que lorsque le sous-ministre des Finances prépare cet état pour la *Gazette* il a devant lui les dépenses détaillées des Travaux publics et des autres ministères. Il les vérifie de quelque façon, puis signe l'état qui est ensuite imprimé. Si c'est exact, le ministre doit avoir dans son propre département le renseignement que nous demandons.

L'hon. J. H. KING: Nous avons les détails au département et les sommes totales sont fournies au ministère des Finances. Cela est indubitable.

M. BOYS: Alors on peut se procurer les renseignements avec facilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut-il nous donner des détails sur aucun de ces item? Si oui, je ne m'oppose nullement à ce que nous les examinions.

(L'item est réservé.)

Ports et rivières — Nouvelle-Ecosse, $182,680.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut-il nous donner le montant des dépenses de l'an dernier?

L'hon. M. W. S. FIELDING: Je ne sais pas comment le ministre peut le faire, parce que ces crédits ne sont pas destinés à la continuation de services. S'il en était ainsi, on pourrait donner le renseignement au sujet de chaque item en particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a que trois item au sujet desquels il peut nous éclairer; les autres sont nouveaux.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Il semble que l'an dernier, le montant total voté pour les ports et les rivières de la Nouvelle-Ecosse était de $365,000 et que, sur ce montant, $270,000 n'ont pas été dépensées, ce qui indiquerait que, l'an dernier, on n'a dépensé que la somme relativement minime de $95,000, en chiffres ronds. Il est proposé, cette année, de doubler cette somme et de porter les dépenses à $182,000. Nous avons traité ces améliorations exactement comme nos dépenses relatives aux édifices publics. On a considéré qu'il fallait les rogner à l'extrême, et que les dépenses concernant les rivières et les ports devaient être d'absolue

[Le très hon. M. Meighen.]

nécessité. Nous avons agi de la même manière à l'égard des bureaux de poste et de tous les édifices fédéraux; on n'a vu, dans le budget, aucun nouvel édifice public. La même chose s'est répétée cette année. Je ne vois rien dans les subsides touchant les nouveaux édifices fédéraux. Mais voici qu'il est proposé de doubler les dépenses relatives aux ports et aux rivières. Je pense que nous avons besoin de beaucoup de renseignements avant d'accepter ces crédits pour la Nouvelle-Ecosse, bien que cette province n'ait élu que des représentants ministériels.

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable député croit que ce crédit est doublé, il se trompe du tout au tout. Si l'on juge bon d'avoir un état des dépenses réelles de ces item, et si l'honorable député veut que le crédit soit réservé, je ne m'y oppose pas, mais je suis sûr que ses calculs ne sont pas exacts.

M. HANSON: Si l'on déduit le crédit de $270,000 non requis pour 1922-1923 de $365,900, le montant qui se trouve dans la 3e colonne, il reste exactement $95,000, représentant ce qui a été dépensé. Pour moi, c'est clair comme le jour. Sinon les subsides sont préparés de façon à nous induire en erreur.

L'hon. M. FIELDING: Cette expression "crédits non requis" trompe l'honorable député. Ce n'est nullement ce que cela veut dire. C'est une simple partie de comptabilité en balançant les comptes afin que nous puissions montrer le crédit total du dernier exercice d'un côté et les dépenses projetées du nouvel exercice, mais cela ne signifie pas que toute la somme a été votée et non employée. Si mes honorables amis se font cette idée, j'espère que le ministre déposera un état indiquant quelle est la dépense totale pour cet item dans la Nouvelle-Ecosse. Ce n'est certainement pas ce qu'on a prétendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas que le ministre des Finances pense que j'ai compris, parce qu'un item a paru dans "crédits non requis" de cette année, qu'aucune partie de cet argent n'a été dépensé l'an dernier. J'entends la question exactement comme le ministre des Finances l'explique. Cela veut dire que les item qui étaient inscrits, l'an dernier, jusqu'à concurrence de ce montant, ne le sont pas cette année.

L'hon. M. FIELDING: Exactement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois quand même que nous devrions avoir — et je comprends que nous les avons, autrement le ministre n'aurait pas soumis ce crédit — les détails de ce qui a réellement été dépensé.

M. le PRESIDENT: Le premier crédit est:

Baddeck — Réparations au quai, $3,500.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sont de nouveaux crédits et naturellement nous ne pouvons demander de détails des dépenses faites, l'an dernier, car il n'y en a pas eu.

M. HANSON: Sous la rubrique "Havres et rivières, Nouvelle-Ecosse", nous devrions savoir ce qui a été dépensé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous devrions savoir tout ce qui a été dépensé sous la rubrique n° 155 ou qui lui est imputable, l'an dernier.

L'hon. J. H. KING: Je puis faire préparer ce renseignement et le donner à la prochaine séance, je ne l'ai pas ici.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors il serait mieux que le crédit reste en suspens.

Le crédit est réservé.

Ile du Prince-Edouard, $39,700.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre voudrait-il nous dire le montant qui a été dépensé l'an dernier sur le crédit global?

L'hon. J. H. KING: Si mon très honorable ami insiste sur ce renseignement, il nous faudra un temps considérable pour examiner ces prévisions budgétaires. Je crois que c'est une demande inaccoutumée, une demande que n'a jamais été faite encore, et si nous y acquiescions, il nous faudrait faire un travail considérable. Ce crédit sera donc réservé comme l'autre.

M. CANNON: Avant que ce crédit ne soit suspendu, le ministre voudrait-il dire au comité quel fonctionnaire de ce ministère est censé préparer les renseignements relatifs aux prévisions budgétaires pour les Travaux publics, qui doivent être soumises à l'étude du comité, et au sujet desquelles nos honorables amis demandent ces détails?

L'hon. J. H. KING: Le personnel des fonctionnaires du ministère connu comme "section des prévisions budgétaires" prépare ces renseignements pour l'usage de la Chambre.

M. CANNON: Alors ce personnel pourrait être modifié avec avantage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proposrais que, l'an prochain, si le ministre espère être encore en fonctions, il adopte le plan que je me souviens très bien avoir été élaboré dans le ministère de l'Intérieur, et, d'après lequel les crédits figuraient dans une série de colonnes dont l'une indiquait les dépenses, sinon pour l'année précédente, au moins jusqu'à la date où il était possible de les indiquer, et il en était ainsi pour tous les crédits.

L'hon. M. FIELDING: Je me souviens que ce renseignement a rarement été fourni. Je ne m'y oppose pas; c'est notre devoir de donner tous les renseignements que la députation désire; mais je crois plutôt que la question posée, en ce cas-ci, est extraordinaire. Depuis que les prévisions budgétaires ont été soumises au Parlement, il s'est écoulé des semaines avant que le ministre puisse les soumettre au comité, et durant cet intervalle, le chiffre des dépenses encourues a varié chaque jour. On ne demande pas d'habitude ce renseignement que désire mon honorable ami. Je ne m'y oppose pas. Je crois que dans un cas particulier, lorsqu'un de mes honorables amis demande un tel renseignement, je le lui donnerais, cela fut-il cause d'une suspension des crédits, afin de répondre à son désir. Je répète que je n'y mets aucune objection; je crois qu'il faut donner les plus amples renseignements au Parlement, même lorsque cela n'est pas raisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre des Finances ne prétend certainement pas qu'il est déraisonnable de demander quel a été le montant dépensé l'année précédente, plusieurs mois après que l'année est écoulée, tenant compte des réserves raisonnables qu'il y aurait à faire. Le ministre dit que cela ne se fait pas d'habitude. C'est, naturellement, une affaire d'opinion. Je ne m'arrêterai pas à dire que cela se fait toujours. J'ai souvent moi-même donné ce renseignement. Et Je puis le dire — il est évident que c'est le renseignement le plus important que le comité puisse demander. Il se peut que les renseignements qui sont évidemment les plus importants ne soient pas toujours demandés, mais je sais très bien qu'on le demande souvent, et je sais qu'ils devraient être demandés. Le ministre dit que ce renseignement devra être modifié de jour en jour. Pas du tout.

Quand même nous ne viendrions ici que dans un mois, nous ne nous attendrions pas à avoir de renseignement pour plus tard que la fin de mars. Si nous arrivions ici un mois plus tôt, personne ne s'attendrait à avoir des renseignements pour jusqu'à la fin de mars, mais nous nous y attendrions pour jusqu'à la fin de février. Nous nous attendons à l'information complète fournie au ministère des Finances. C'est tout ce que nous voulons. Il n'est pas besoin d'une revision journalière du tout. Je n'agis pas ainsi — et je ne crois pas que le ministre des Finances pense que ce soit là mon intention — afin de l'embarrasser le moindrement. Je désire savoir, — et la réponse devrait correspondre à la demande, — ce qui a été dépensé l'an dernier, afin de me former une opinion sur ce que nous devrions accorder maintenant. La réduction a déjà été très sensible et grâce au renseignement demandé et obtenu, on pourra peut-être abaisser le chiffre d'autres crédits.

L'hon. M. FIELDING: D'ordinaire le rapport de l'auditeur général, déposé à la fin d'un exercice financier, contient le renseignement demandé. Mon très honorable ami veut anticiper sur le prochain exercice. Il peut être bien intentionné, mais je suis persuadé que la question est inusitée, en vérité. Je ne me rappelle aucune occasion où l'on a présenté une demande semblable à celle faite présentement par mon très honorable ami. Quoiqu'il en soit, je n'entends pas m'y opposer; on devrait fournir aux membres de la députation fédérale tous les renseignements qu'ils désirent.

M. BOYS: Fournir ce renseignement, à la fin de chaque mois, exigera-t-il un travail supplémentaire? En effet, si je ne fais pas erreur, d'après la coutume observée, on prépare, à la fin de chaque mois, un état qui contient tous ces détails et qu'on adresse au département des Finances. Certes, si la préparation d'un état semblable impliquait une dépense d'argent considérable pour le pays, on pourrait trouver à redire. Mais, si je suis bien renseigné, la préparation d'un état semblable pour la Chambre n'occasionnera pas plus de travail que celui que l'on adresse au département des Finances.

L'hon. M. FIELDING: Le renseignement fourni au département des Finances ne porte que sur des totaux et sert à dresser le bilan des finances du pays; mais s'il faut publier périodiquement les détails des dépenses faites dans chaque cas, jusqu'à date indiquée, cela occasionnera beaucoup de travail inutile.

M. BOYS: Si je fais erreur, je veux bien que l'on me reprenne; mais il me semble qu'avant d'apposer sa signature au bas de l'état dont il s'agit, le sous-ministre des Finances devrait obtenir, de tous les départements, un état détaillé de la dépense et sa nature. Je vois le ministre des Finances qui secoue la tête; j'en conclus qu'il est beaucoup plus au fait de la question que je ne le suis moi-même. Je ne trouve pas moins extraordinaire que le sous-ministre des Finances certifie, ainsi qu'il le fait, sous sa propre signature, la dépense totale de chaque département, sans que celui-ci ne lui fournisse le chiffre exact de la dépense du mois. On soumet un état pour le mois et pour tout l'exercice. Qu'on me permette de donner un exemple. Nous nous occupons maintenant du département des Travaux publics. L'état que voici ne porte que sur les dépenses faites jusqu'au 28 février, mais il en existe un autre qui va jusqu'au 31 mars et que l'on a certainement publié, puisque je l'ai vu moi-même. Nous constatons que le total donné pour le mois précédent est $948,995.92. Ne saute-t-il pas aux yeux qu'il doit y avoir un état des détails qui ont servi à établir ce total?

L'hon. M. FIELDING: Il doit y avoir, au département des Travaux publics, un état contenant les détails de ce total, mais cela ne veut pas dire que, dans la publication de cet état, nous nous occupons des totaux. Il est inutile de le faire. Mon honorable ami a oublié de lire — je ne m'en plaint pas, puisqu'il n'en était pas rendu là — quelques mots qui accompagnent toujours cet état. Je me souvenais vaguement de cette note, mais je la retrouve dans cet état. La voici:

L'état ci-dessus ne représente que les recettes et les déboursés inscrits aux écritures du département des Finances, jusqu'au dernier jour du mois.

M. BOYS: C'est bien cela.

L'hon. M. FIELDING: Et ces états nous viennent des autres ministères où il faut s'adresser pour en obtenir les détails.

M. BOYS: Je suis tout à fait d'accord avec le ministre, et si je comprends bien la question, cela se rapporte aux opérations de caisse. On me dit qu'il existe une espèce de système de crédit entre les divers ministères, et que c'est à cause de

cela que ces états sont incomplets; et bien que l'exercice financier se termine le 31 mars, il est impossible, vu l'existence de ce système, d'établir exactement les totaux, avant qu'on ait réglé de quelque façon les opérations. Je comprends parfaitement, mais l'honorable ministre ne saisit-il pas le point que je soulève. J'entends simplement dire que dans le département qui fait l'objet de la discussion, c'est-à-dire celui des Travaux publics, la dépense totale a été de $948,995.02 en février, et pour l'exercice courant, jusqu'à ce jour, $8,098,664.92. Il doit certainement exister quelque état détaillé qui indique comment on en arrive à ces chiffres, et c'est ce que nous devrions avoir.

L'hon. M. FIELDING: Cet état se trouve au département des Travaux publics, et il est facile de comparer les détails avec les totaux en question. Mais, si vous prenez tout le budget et qu'à chaque crédit vous établissez la dépense effectuée chaque mois sur chaque item, je dois vous dire que, tout en devançant le rapport de l'auditeur général, vous allez sensiblement accroître la besogne du département. Il s'agit de savoir si le jeu en vaut la chandelle.

M. BOYS: Le relevé que je demande se trouve dans les documents du département et fait partie du rapport mensuel qui est adressé par le département au ministère des Finances. Peut-être date-t-il d'un mois, mais pas plus. Cela ne donnera aucun surcroît de travail et nous fournira le renseignement que nous désirons.

L'hon. M. FIELDING. Devant l'insistance de l'honorable député, je suis persuadé que le ministre fera tout son possible pour se le procurer. Etant donnée l'attitude de l'honorable député à l'égard de l'ensemble de ces crédits, nous ferons aussi bien de passer à un autre article. Je demande à la Chambre...

L'hon. J. H. KING: L'honorable leader de l'opposition serait-il satisfait si nous lui indiquions le total de chaque crédit au lieu de chaque article?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas retenir indûment la Chambre, mais il vaudrait mieux que nous eussions les détails de chaque article. Je veux parler des détails des articles 144 et 145. Si l'honorable ministre peut se procurer ces détails pour demain, il n'y a pas de raison pour qu'ils ne nous soient pas communiqués.

L'hon. J. H. KING: Je ne sais pas quel est le total, mais le calcul en sera assez vite fait; tandis que si l'on veut le total des crédits pour chaque article, cela demandera beaucoup de temps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si cela doit retarder les affaires de la Chambre, je n'insisterai pas. Mais je serais satisfait, si le ministre pouvait, sans trop de peine donner les totaux pour chaque crédit de l'article 144, afin que nous puissions nous faire une juste idée de la dépense annuelle.

M. DUFF: Prenez, par exemple, l'article 156 relatif à l'île du Prince-Edouard. Il est absolument impossible pour le ministre de fournir les renseignements demain, ni même plus tard, au sujet de tous ces crédits. Il y a un nouveau crédit pour réparations aux quais et brise-lames au sujet duquel le ministre ne possède pas d'autres renseignements que ceux contenus dans le budget. Il n'y a donc aucune raison pour retarder le vote de ce crédit. Prenez ensuite l'article relatif à la Nouvelle-Ecosse, qui est d'environ $182,000, et dont chaque crédit est nouveau, sauf en ce qui concerne les dépenses générales pour ports et rivières. Toutes les dépenses de Québec à Yarmouth Bar sont nouvelles. C'est pourquoi j'estime que nous pourrions très bien adopter ces articles, et si les honorables députés désirent avoir des renseignements sur le crédit de $60,000 pour ports et rivières en général, le ministre pourrait leur fournir des détails. Il est impossible de donner les détails de chaque crédit relatif à la Nouvelle-Ecosse; la même remarque s'applique au Nouveau-Brunswick. Le seul article sur lequel le ministre possède des renseignements est le cinquième: dépenses pour ports et rivières en général, $40,000. Le premier: prolongement du quai à Black's Harbour, $8,200; le second: réparations au quai de Burnt Church, $900 et tous les autres articles de la liste sont nouveaux, excepté celui des "dépenses pour ports et rivières en général". On peut en dire autant de la province de Québec. Tous les articles de cette longue liste apparaissant à la page 40, et dont le total s'élève à $396,000, s'appliquent à de nouveaux travaux, sauf la dépense générale de $75,000 pour ports et rivières. Pourquoi lever la séance du comité quand nous pouvons procéder? Si l'opposition désire certains détails, on les lui donnera. La même chose s'applique à l'Ontario. Je remarque que le Gouvernement a fait preuve de générosité à l'égard de cette province. Il lui octroie environ $398,000. Tous ces crédits, dont quelques-uns assez élevés, sont nouveaux. Celui pour North-Bay s'élève à

$30,000, Owen-Sound, $34,000; Port-Colborne, $75,000. C'est presque autant que pour l'ensemble de la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'y oppose point; mais le ministre ne peut pas donner de renseignements à leur égard. Le seul article dont il puisse donner les détails est le cinquième: dépenses générales pour ports et rivières, $65,000. C'est la même chose pour le Manitoba. Il n'y a qu'un article, celui de $15,000 pour ports et rivières en général, sur lequel le comité peut avoir des renseignements. L'article 161 donne à l'Alberta et à la Saskatchewan $21,000 pour ports et rivières en général. Si l'opposition désire des renseignements sur ces articles, elle peut les avoir. Puis, il y a les crédits de la Colombie-Anglaise. Sur $193,000, tout est nouveau, sauf $95,000. Il me semble qu'il n'y a aucune nécessité de retarder les travaux du comité. Nous pouvons adopter tous les articles, sauf ceux que j'ai mentionnés pour les ports et rivières en général.

M. GOULD: Pendant que nous sommes à discuter ces crédits considérables, je tiens à faire remarquer qu'au temps où plusieurs régions agricoles demandaient de l'aide, les critiques ne manquaient pas. Les articles en discussion se rapportent plutôt aux villes...

M. DUFF: Pas du tout.

M. GOULD: En grande partie.

M. DUFF: Non.

M. GOULD: Les districts agricoles fournissent une grande partie des fonds sur lesquels ces dépenses sont prélevées. Comme le propose l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), on peut facilement continuer les crédits du Manitoba et de la Saskatchewan, car il ne s'agit que d'une petite somme. En réalité, je crois que ces provinces méritent des crédits un peu plus élevés.

M. DUFF: Combien y a-t-il de brise-lames en Saskatchewan?

M. GOULD: La somme votée pour la province d'Ontario devrait satisfaire même le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) qui prétend que l'Ontario ne reçoit pas sa juste part des revenus. En toute justice, il est bon de faire remarquer que la classe agricole, bien qu'elle n'ait pas dit grand chose cet après-midi, a les yeux grands ouverts et suit très attentivement le débat.

M. MACLAREN: Le ministre est-il en mesure de procéder dès cet après-midi à l'examen de l'article 157, relatif au Nouveau-Brunswick? J'en serais très heureux.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que nous devrons adopter le même principe pour tout le monde. Si nous commençons à choisir un article pour la commodité d'un député en particulier, chacun voudra faire la même chose. Il me semble que la proposition de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) est raisonnable. Il y a un grand nombre d'articles qui peuvent être adoptés sans discussion; mais si les députés de l'opposition désirent en retarder l'adoption, libre à eux de le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a voulu dire que pour les articles entièrement nouveaux, et qui ne sont pas la continuation des crédits de l'an dernier, on pouvait procéder; mais les exceptions sont beaucoup plus nombreuses qu'il ne semble croire. Il y a toujours les crédits dont on n'a pas besoin. Quant aux nouveaux articles, il est important de savoir ce qui a été dépensé à même l'ensemble du crédit de l'an dernier; en réalité c'est beaucoup plus important que tout le reste. C'est pourquoi je n'ai pas d'objection à ce qu'on procède à l'examen des nouveaux articles. Mais je ne pense pas que cela nous fasse gagner beaucoup de temps, car on aura vite fait de les étudier et de les adopter après qu'on nous aura donné les renseignements touchant le total des dépenses faites l'an dernier sur ce crédit.

L'hon. M. FIELDING: Au lieu de voter les articles en bloc, nous pourrions remettre à plus tard les crédits particuliers à telle ou telle province au sujet desquels on désire des renseignements. Dans ces conditions, on pourrait procéder.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'on me permette d'expliquer ce que je veux dire. Supposons qu'on s'aperçoive que sur les $118,000 votés pour le Nouveau-Brunswick, on ait dépensé seulement $42,000. Dans ce cas, il faudrait examiner sérieusement les articles avant de voter toute la somme pour de nouvelles dépenses. La même chose s'applique à l'Ontario, à la province de Québec et à toutes les provinces.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami doit comprendre que chaque article doit être jugé d'après son propre mérite, peu importe ce qui a été dépensé l'an dernier. Si tel ou tel quai a besoin d'être réparé, la décision dépend de l'utilité même qu'il peut y avoir à faire ces réparations.

M. DUFF: Ce ne sont pas de nouveaux crédits. Il y a des quais et des brise-lames qui ont été construits il y a peut-être dix, vingt ou trente ans, et les crédits deman-

dés pour les réparer sont absolument nécessaires. Il aurait bien mieux valu dépenser un peu plus d'argent depuis sept ou huit ans pour nos brise-lames. On les a laissés tomber en ruines, si bien que la dépense aujourd'hui est beaucoup plus considérable. Nous n'aurions pas besoin de dépenser cet argent aujourd'hui, si on avait fait les réparations au fur et à mesure qu'elles devenaient nécessaires. Mais il n'y a aucune raison de ne pas adopter les nouveaux crédits. Toutefois, le leader de l'opposition a parfaitement raison de demander des renseignements sur le total des sommes dépensées.

On pourra nous donner ce renseignement lundi avec les explications du ministre des Travaux publics relatives au chapitre des ports et rivières. Mais je ne trouve pas raisonnable qu'on termine la discussion sur ces articles quand on n'a pas pu nous donner de renseignements suffisants.

L'hon. M. FIELDING: Je proposerais qu'on revienne au tableau des ports et rivières, qu'on examine chaque article, et si l'on a besoin d'un renseignement qui pourra être apporté, alors le renvoi sera prononcé sur cet article.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il n'y a pas d'autre ministre prêt à la discussion de leur budget...

L'hon. M. FIELDING: Si fait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors abordons le budget de quelque autre ministre prêt à la discussion; celui des Travaux publics reviendra plus tard.

L'hon. M. FIELDING: Très bien. Nous allons passer au budget de la Justice, dont un chapitre va être mis en délibération.

Le très hon. M. MEIGHEN: Prenons les crédits du Nouveau-Brunswick.

M. DUFF: Je vous demande pardon.

L'hon. M. FIELDING: C'est impossible.

M. DUFF: Notre très honorable collègue (M. Meighen) ne nous fera pas avaler celle-là.

M. MACLAREN: Au sujet du Nouveau-Brunswick, j'aurai quelque chose à dire des omissions du budget.

Administration de la Justice. — Cour suprême fédérale: Débours et dépenses casuelles, (traitement des officiers ministériels (shérifs, etc.), livres, revues, etc., à l'usage des magistrats, au plus $300, $7,500.

Livres de droit et livres de référence pour la bibliothèque, et travaux de reliure, $10,000.

Impression, reliure et distribution des comptes rendus des tribunaux, $10,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre voudra-t-il nous dire combien ce service a coûté l'année dernière et pourquoi l'allocation est augmentée.

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice): Le régistraire m'a fait le rapport suivant:

Je demande une somme additionnelle de $2,000 pour l'achat de livres de droit. L'allocation est restée au même chiffre depuis une quinzaine d'années, malgré l'augmentation du prix des livres de droit, mais le fait est que j'ai dû reporter chaque année l'excédent de dépenses pour ce service sur l'exercice subséquent et me priver d'acheter tous les livres nécessaires à la bibliothèque.

Vous constaterez aussi que la somme destinées aux frais d'impression et de reliure des comptes rendus de la Cour suprême est fixée à $10,000. L'inscription de cet article du budget est rendue nécessaire par la loi sur la vérification des comptes, car le produit de la vente des comptes rendus aux sociétés de droit et autres, ajoutés à la valeur du stock en magasin, égaleront le montant du crédit.

C'est une simple question de comptabilité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je désire appeler l'attention du ministre sur un point seulement. La question intéresse aussi le ministre des Finances et cela démontre la nécessité d'une réforme.

Je crois que le ministre est d'accord avec moi pour reconnaître la nécessité de donner au département des Finances un pouvoir de contrôle effectif sur les dépenses et de vérification avant l'ordonnancement. La lettre dont nous venons d'entendre la lecture nous prouve que le fonctionnaire qui l'a écrite ne s'estime pas renfermé dans les limites de l'allocation attribuée à son service. Au lieu de limiter la dépense au chiffre de la dotation il va au delà et s'endette. J'en suis surpris de la part d'un service judiciaire aussi élevé.

Les crédits complémentaires déposés hier soir montrent que l'allocation accordée pour la publication des comptes rendus de la cour suprême a été dépassée de $6,000 l'année dernière, et le ministre des Finances devra évidemment y faire face. Depuis combien de temps dure le système dont parle le régistraire? Cette somme de $6,000 va-t-elle affacer l'excédent?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Je l'expliquerai lors de la discussion du budget complémentaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La chose dure depuis plusieurs années, et je voudrais savoir si elle va prendre fin.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'après la lettre de M. Cameron l'allocation de l'année dernière a été employée et au delà?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Le crédit a été dépassé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, je proposerais au ministre d'avertir le régistraire, au moins à la veille d'élections générales, de se garder contre ces dépassements de crédit et de ne pas prendre sur lui de faire lui-même la dépense et d'en laisser la responsabilité au ministère tombé qui ne l'avait pas autorisé en ce sens.

Cour d'échiquier du Canada, $10,833.34.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Il ne paraît pas y avoir d'objection à ce crédit, à première vue. Combien a-t-on dépensé sur le crédit l'an dernier?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Le crédit des dépenses casuelles a été épuisé en entier. L'argent voté a suffi pour faire face à toutes obligations de l'année. Les détails se trouvent à la page L-7 du rapport de l'auditeur général.

M. POWER: L'an dernier, quand on est arrivé à ce crédit, plusieurs députés de la ville de Québec et du district ont appelé l'attention du ministre sur le fait que dans la ville de Québec, pour les causes devant l'amirauté, actuellement, les plaideurs devaient payer pour obtenir justice. Quand nous avons une cause, nous devons payer les honoraires du juge de Montréal avant qu'il consente à siéger. Je ne me souviens plus à combien ils se montent par jour, mais nous devons les payer, avec les frais de déplacement avant que le juge vienne à Québec pour entendre l'affaire. Le juge Routhier qui présidait la cour d'amirauté à Québec n'a jamais été remplacé. L'honorable M. Doherty, l'ex-ministre de la Justice, a déclaré plusieurs fois qu'il examinait la question avec le plus grand soin. J'espère que le ministre actuel de la Justice trouvera le moyen de nommer un juge à Québec. Actuellement, le juge MacLennan vient de Montréal et il faut lui payer d'avance ses honoraires avant qu'il entende une cause.

L'hon. sir LOMER GOUIN: L'article 2, chapitre 59, 9-10 George V, décrète que:

Aucun traitement ne doit être payé, aux termes des dispositions du présent article, à un juge local d'Amirauté de la cour de l'Echiquier qui est un juge d'une cour Supérieure d'une province. Néanmoins, les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas à un juge local d'Amirauté qui a été ou est nommé avant la mise en vigueur de la présente loi.

[sir Henry Drayton.]

En novembre et en décembre dernier des places de juges sont devenues vacantes par la mort de sir Adolphe Routhier et la mise à la retraite du juge Drysdale et leurs successeurs, le juge MacLennan et le juge Mellish ne reçoivent aucun traitement en leur qualité de juges d'Amirauté. Je ne savais pas que les plaideurs devaient payer les honoraires des juges. Je verrai ce qu'on peut faire pour remédier à cet état de choses qui est quelque peu extraordinaire.

M. POWER: La situation est simplement qu'on doit payer les honoraires du juge avant qu'il siège.

M. ARCHAMBAULT: Quelle est la date de la nomination du juge MacLennan?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Je ne connais pas la date exacte, mais je peux m'en informer et je le dirai à mon honorable ami plus tard. Il a été nommé l'automne dernier.

Le crédit est adopté.

Territoire du Yukon, $36,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Il y a une légère augmentation dans les salaires. L'ancien sténographe de la cour, M. George Craig, recevait une allocation de subsistance de $1,800. M. A. G. Blankman a été nommé temporairement avec un traitement de $2,100 pour remplacer M. Craig qui a pris sa retraite en vertu de la loi Calder. Par suite de la diminution des affaires, il paraît possible d'opérer une réduction de $4,000 dans les dépenses diverses qui ont été réduites dans le cours des quelques années dernières.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel montant a-t-on dépensé sur le crédit de l'an dernier?

L'hon. sir LOMER GOUIN: On a dépensé entièrement les trois premiers crédits. Sur les $20,000 votés pour les dépenses diverses on a dépensé seulement $2,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si on a dépensé seulement $2,000 sur un crédit de $20,000, il semble qu'il est possible d'effectuer cette année une réduction de plus de $4,000. Avec la diminution de la population du Yukon les frais par tête pour l'administration sont devenus vraiment très grands. Je sais qu'une partie seulement relève du département de la Justice; les départements des Travaux publics et de l'Intérieur en ont une plus grande partie. Je puis dire avec assurance qu'on a fait une réduction de presque la moitié dans les crédits de l'Intérieur et dans le départe-

ment des Travaux publics — l'entretien de cette longue ligne de télégraphe est la dépense principale. Nous constatons que le Yukon nous coûte probablement $23 par tête de la population pour l'administration seule de la justice. Je connais les difficultés du ministre: il faut nommer au Yukon des juges et des shérifs et il est difficile de modifier leur statut. En réalité, un juge est nommé pour la vie et à moins de le transférer toute intervention serait injuste. Mais je demanderai au ministre de considérer la question et de réunir le plus tôt possible, s'il le juge à propos, le Yukon avec la Colombie-Anglaise pour fins judiciaires. Si on le faisait, un juge de la cour suprême de la Colombie-Anglaise pourrait suffire aux besoins du Yukon et il en résulterait une grande économie pour le trésor national. Dans l'état actuel des choses nous maintenons là-bas toute une organisation judiciaire pour une population qui est réellement celle d'une modeste ville.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Nous n'avons déboursé que $2,000 l'année dernière. Je puis donner l'assurance à mon honorable ami que nous ne dépenserons pas un sou de plus qu'il ne sera nécessaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne pourrait-il pas diminuer l'item à $10,000? Mon honorable ami n'est pas encore très initié aux affaires de son ministère et je ne voudrais pas qu'il soit trop exposé à la tentation.

M. BLACK (Yukon): Le très honorable chef de l'opposition a parfaitement raison de faire observer que le chiffre de la population que desservent les tribunaux du Yukon a beaucoup diminué; je doute fort, toutefois, qu'on puisse la comparer à celle d'une ville de modestes dimensions. Le territoire du Yukon comprend une vaste superficie où l'on rencontre des industries très florissantes. Je ne saurais admettre, comme le prétend le très honorable chef de l'opposition, que l'administration de la justice ne souffrirait pas du fait que le Yukon serait réuni à la Colombie-Anglaise pour les frais judiciaires. Ce régime obligerait les juges de la Colombie-Anglaise à se rendre au Yukon à différentes époques de l'année, ce qui leur occasionnerait des frais considérables. Le territoire du Yukon renfermait au début une population relativement considérable. En ces dernières années, toutefois, l'extraction de l'or des placers a diminué; les mines sont passées aux mains de grandes compagnies qui les exploitent avec des machines plus modernes et avec une faible marge de profits, comparativement à ceux que touchaient les mineurs autrefois. Cependant, j'ai le plaisir d'informer la Chambre qu'en ces dernières années—c'est-à-dire depuis 1919—on a découvert de riches gisements de minerai argentifère dans le territoire du Yukon. Cette industrie se développe rapidement et je ne crois pas exagérer en faisant la prédiction que, d'ici à deux ou trois ans, nous aurons en pleine exploitation au Yukon quelques-unes des plus riches mines argentifères du monde entier. L'administration du Yukon est placée à l'heure qu'il est sur le pied de l'économie la plus stricte—de fait on économise un peu trop sous certains rapports pour qu'elle soit efficace. La justice y a toutefois été administrée d'une façon satisfaisante pendant les années critiques que nous avons traversées et, je le soumets respectueusement, le gouvernement du jour aurait grandement tort de diminuer à cette heure le crédit en discussion. Cette somme ne sera pas déboursée à moins que la situation l'exige. En dépit du fait que le présent Gouvernement vient à peine de prendre en mains les rênes du pouvoir, je repose pour ma part la plus entière confiance dans le ministère de la Justice du Canada, peu importe le parti qui est appelé à la direction des affaires publiques. On devrait donc se garder de diminuer d'un seul sous ce crédit.

(Le crédit est adopté.)

Divers — Dépenses se rattachant à des affaires litigieuses relevant du ministère de la Justice, $33,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Cette somme varie d'une année à l'autre et il est impossible de prévoir avec exactitude les dépenses à faire. Elles ont été de $1,200 en 1919, de $7,500 en 1920 et de $13,000 en 1921. D'habitude, on vote chaque année une somme de $13,000. La somme additionnelle de $20,000 que nous demandons cette année est destinée à prévoir les frais qu'entraînera la référence au Conseil privé de la question de la délimitation des frontières entre Terreneuve et le Labrador.

(Le crédit est adopté.)

Divers — Dépenses en vertu de la convention au sujet des réclamations pécuniaires passée avec les Etats-Unis, $10,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Au cours des quelques années qui ont précédé la guerre, le crédit annuel affecté à ce service s'élevait à $25,000; cette somme suffisait à acquitter les frais de la préparation du tableau des réclamations canadiennes et la moitié de la rémunération accordée aux arbitres tant des Etats-Unis que du Canada: M. Charles Anderson et sir Charles Fitzpatrick. Etant donné que des négociations

se poursuivent entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis touchant la préparation d'un second tableau de réclamations, et que la convention reprendra, nous l'espérons, le cours de ses travaux durant le prochain exercice, il est nécessaire de pourvoir aux dépenses de la commission. Nous avons une longue liste de réclamations qui seront soumises à ce tribunal d'arbitrage.

M. HANSON: Je n'ai jamais entendu parler, je l'avoue candidement, de l'existence de cette convention avant aujourd'hui. Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer le fonctionnement de ce tribunal?

L'hon. sir LOMER GOUIN: La convention relative aux réclamations pécuniaires conclue entre l'Angleterre et les Etats-Unis, décrétant le règlement par l'arbitrage de toutes les réclamations pécuniaires en suspens entre les deux pays, fut signée à Washington le 18 août 1910. Le premier tableau de réclamations fut préparé et plusieurs causes furent plaidées devant le tribunal en 1914. La sentence arbitrale a été rendue dans plusieurs causes, tandis que pour d'autres, les choses en sont restées là. Un second tableau de réclamations était en voie de préparation lorsque les délibérations du tribunal furent interrompues par la déclaration de la guerre. M. Chandler Anderson est l'arbitre officiel des Etats-Unis, tandis que sir Charles Fitfizpatrick est l'arbitre du Canada. M. Fromageot, de Paris, remplit les fonctions de tiers-arbitre. Sous le régime de la convention, le gouvernement du Canada est responsable d'une moitié des frais de la rémunération des arbitres au taux de $40 par jour du moment que le tribunal siège.

(Le crédit est adopté.)

Pénitenciers, $1,670,900.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Voici les principaux articles au sujet desquels il y a eu augmentation:

$69,500 — Augmentations statutaires, allocations de retraite, employés supplémentaires, le nombre des détenus s'étant élevé jusqu'à 421 pendant les huit premiers mois de l'exercice de 1921-22, c'est-à-dire au double de ce qu'il était pour tout le dernier exercice (1920-21). Les augmentations statutaires pour l'année 1922-23 représenteront un total de $18,690. Les gratifications payées en 1921-22 ont représenté, en tout, $71,709,41, et celles qu'on a payées jusqu'à présent pour l'exercice 1921-22 représentent $20,710.00.

[sir Lomer Gouin.]

La liste de paye du mois courant, multipliée par 12, représente un total de	$ 559,295 76
A ajouter les augmentations statutaires payables en 1922-23.....	18,690 00
Montant disponible pour gratification de retraite et emploi de fonctionnaires supplémentaires	38,014 24
Montant demandé dans le crédit ci-dessus, sous ce sous-titre.....	$ 616,000 00

$55,000—Augmentation demandée pour l'entretien des détenus. Cette somme est requise pour pourvoir à la nourriture, à l'habillement et au traitement médical des détenus, dont le nombre a augmenté; en effet, le 31 mars 1920, il était de 1,031; le 31 mars 1921 il était de 2,150, et le 30 novembre 1921, de 2,571. Il a surtout augmenté depuis quelques mois et tout indique qu'il va augmenter encore. Au mois de novembre dernier il n'avait augmenté que de 93 dans tous les pénitenciers.

$133,000 — Augmentation demandée pour parachever les édifices maintenant en voie de construction ou dont on a un besoin urgent par suite de l'augmentation du nombre des détenus. Il y a moins de quatre ans il y en avait 1,463, et aujourd'hui il y en a près de 2,600.

M. CHURCH: Sans vouloir critiquer ces articles, au sujet desquels l'argent demandé est sans doute nécessaire, je tiens à soumettre à l'honorable ministre un certain nombre de communications que j'ai reçues de différentes associations concernant certaines réformes qu'il conviendrait d'effectuer par rapport aux prisons. Le Canada est très arriéré sous ce rapport. En fin de compte, la guerre, et surtout la Croix-Rouge, lui ont fourni une leçon. En effet la Croix-Rouge, dont l'œuvre a été si admirable, a mis en état de retourner au front, les trois quarts des soldats qu'elle a eus à traiter. C'est gaspiller de l'argent que d'encombrer les pénitenciers de ces détenus. On y envoie nombre de gens pour avoir commis de petits vols qu'ils n'auraient jamais pensé à commettre si les temps eussent été moins difficiles et si le chômage n'ût pas régné, et l'on abandonne leurs femmes et leurs enfants à leur propre sort.

L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce que l'on fait, au Canada, pour effectuer des réformes au sujet des prisons? Le nouveau ministère n'existe que depuis quelques mois, l'honorable ministre a peut-être été surchargé de travail et n'est peut-être pas en état de me fournir des renseignements aujourd'hui; mais ses fonctionnaires techniques pourraient probablement, pendant les vacances en tous cas, compiler des données à cet égard. Qu'a-t-il à dire des décisions rendues par la commission et adoptées à Kingston?

Je recevais, l'autre jour, du gouvernement fédéral des Etats-Unis, une brochure et un rapport où l'on voit quels efforts on tente partout, chez nos voisins, pour faire de ces détenus des citoyens utiles. Dans mon comté, un facteur, soldat rapatrié, dont les appointements étaient bien faibles, s'est vu retrancher son indemnité de vie chère — chose particulièrement déplorable dans le cas d'un pauvre facteur — et s'est vu traduire en cour de police et condamner à trois ans de bagne en dépit de la requête de l'Armée du Salut, signée par cent vingt-sept commerçants établis sur la rue où ce jeune soldat distribuait les dépêches, pour avoir ouvert une lettre et volé la simple somme de $1.27 qu'elle contenait, le magistrat ayant déclaré que la loi ne lui permettait pas d'user de discrétion et l'obligeait de condamner le prévenu. Ce jeune soldat a une femme et des enfants que ses faibles appointements lui permettaient à peine d'entretenir. Aux Etats-Unis, en Angleterre, en Australie et en Nouvelle-Zélande, on s'occupe activement d'effectuer des réformes au sujet des prisons. L'honorable ministre devrait envoyer ses experts à Atlanta, Georgie, pour étudier se qui s'y pratique. Là un prisonnier est employé utilement, de manière à pouvoir gagner jusqu'à $18 par semaine, et son salaire est appliqué à l'entretien de sa femme et de ses enfants. En fait de réformes concernant les prisonniers, Toronto a établi sur la rue Young, au prix de $1,000,000, deux fermes municipales dont l'une destinée au travail des hommes, et l'autre, destinée au travail des femmes. Elles comprennent 800 acres. Certains députés progressistes devraient aller les visiter, ils y puiseraient l'idée de réformes utiles, car ces fermes répondent à toutes les exigences de l'époque. La ferme destinée aux femmes est située à environ deux milles de celle qui est destinée aux hommes, et elle est administrée de la même manière. Les femmes peuvent y gagner leur vie. Quelques-unes touchent jusqu'à $12 ou $14 par semaine, et cet argent va à leurs familles. Je mentionne ces faits pour l'information de ceux qui sont préposés aux pénitenciers, car un certain nombre d'entre eux n'ont peut-être pas toutes les connaissances techniques nécessaires. Je me permets cette allusion parce que je connais quelques-unes des nominations qui ont été faites par un gouvernement précédent. Si l'état de choses actuel laisse à désirer, je n'en blâme aucun gouvernement en particulier, car on peut dire que tous ont fait bien peu ou n'ont rien fait pour obtenir des réformes concernant les prisonniers.

Le favoritisme ne devrait nullement exister dans ce département. Je connais un ancien propriétaire d'écurie de louage dans une ville de l'Ontario, qui a été nommé dans l'une de ces institutions de l'Ouest. Plus tard, il a été placé dans l'une des plus grandes d'une autre province. Il n'avait pas de connaissances techniques et c'est au favoritisme qu'il doit sa position.

M. CANNON: Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser un question? Veut-il dire que ce ministère ou son prédécesseur envoyaient les gens au pénitencier par favoritisme?

M. CHURCH: Je ne veux parler d'aucun gouvernement en particulier; ils se ressemblent tous quand il s'agit de favoritisme. C'est leur seul préoccupation en faisant des nominations importantes. La politique devrait être complètement ignorée lorsqu'il est question de nommer des chefs et des fonctionnaires dans des institutions de ce genre. L'ennui est que, quand des gens sont condamnés aux pénitenciers, les familles de ceux qui y sont envoyés en souffrent et elles peuvent être à charge aux municipalités et aux maisons de charité. Je ne blâme pas plus l'exécutif et mes honorables amis de la droite que les anciens ministères de cet état de choses, mais je désire que nous en venions à une conclusion au sujet de cette affaire. Le cabinet, durant l'intersession, devrait étudier cette question et apporter des réformes aux prisons. Toronto fait ce travail dans l'intérêt de la société. Il est de première nécessité d'étendre cette tâche à tout le pays et, lorsque cela est possible, de rétablir ces gens dans la vie comme de bons citoyens.

Il faut mettre fin à ce gaspillage économique qui se fait depuis des années dans tout le Canada.

Certains de ces malheureux, une fois arrachés à leur milieu, s'occuperaient à quelque emploi utile en se subvenant à eux-mêmes et à leurs familles, et en cessant ainsi de vivre aux crochets de leurs amis et de la société. J'exhorte le ministre à examiner cette question et à trouver le moyen d'enrayer ce gaspillage.

Pensez donc! des jeunes gens de seize ans sont envoyés dans ces institutions. Je lisais, l'autre jour, dans la *Gazette* de Montréal, qu'un garçon de Fredericton avait été condamné à l'un des pénitencier du Nouveau-Brunswick, le jour même de son seizième anniversaire de naissance. Est-ce un établissement convenable pour prendre soin des jeunes gens de cet âge. Il est pos-

sible que ce garçon ait mal débuté dans la vie, qu'il ait été entraîné dans le ruisseau sans avoir joui des avantages d'aucune influence bienfaisante. Ces institutions ne sont pas des endroits propices pour la jeunesse.

L'an dernier, j'ai écrit au ministre de la Justice en lui communiquant des lettres que j'avais reçues à ce sujet. Le ministre actuel trouvera ces documents dans les archives du département, parce que le ministère a ensuite écrit au gouvernement des Provinces maritimes où il n'y a pas une seule ferme d'internement, ni aucune institution convenable, si je comprends bien, pour prendre soin de ceux que je viens de mentionner. Que le ministre délègue un fonctionnaire à Atlanta, en Georgie, comme je l'ai proposé, et il apprendra l'excellent travail qui s'y accomplit. Il est instructif de savoir comment on traite les épaves humaines et les réhabilite dans la société. Après cela, ils ne sont plus à charge au public et sont en mesure de faire vivre leurs familles en étant de bons citoyens. J'espère sincèrement que le ministre de la Justice s'occupera de cette affaire.

M. LOGAN: Ce sujet mérite d'être considéré sérieusement, mais je ne crois pas que ce soit le temps voulu. Le traitement des criminels, comme nous le savons tous, subit des modifications dans tout l'univers, et, à mon avis, ce traitement au Canada doit attirer l'attention de la Chambre. Il serait bon, je pense, de nommer un comité spécial, pour étudier les réformes des pénitenciers, si l'on peut dire. D'après notre système actuel, un homme peut être condamné au pénitencier pour une légère offense, bien qu'au moment même de l'offense, il n'ait pas eu tous ses esprits. Et cependant, il est obligé d'en souffrir, ainsi que sa femme et ses enfants qui perdent sa compagnie et son appui.

M. MACLEAN (York): Ne faudrait-il pas reviser le Code criminel à ce sujet? Cela me paraît un point important.

M. LOGAN: Mon honorable ami a certainement raison, mais je propose au ministre de la Justice de nommer un comité de cette Chambre pour examiner la question de modification des dispositions du Code criminel touchant le traitement des prisonniers de ce pays et de toute autre affaire qui s'y rattache.

Je veux profiter de ce que j'ai la parole pour rendre hommage à un directeur de pénitencier qui fait tout en son pouvoir pour que les détenus soient traités avec bonté. Il n'est que juste de faire observer ici que le directeur actuel du pénitencier de Dorchester s'emploie à cette tâche d'une manière qui lui fait le plus grand honneur. Il ne faut pas viser seulement à punir les gens condamnés à la détention; on doit aussi tâcher de faire en sorte qu'ils soient meilleurs le jour où on les rend à la société. C'est une œuvre que le directeur actuel poursuit avec succès à l'heure actuelle, et je me plais à espérer qu'il trouvera des imitateurs dans les autres maisons de détention.

M. GAUVREAU: C'est une question que j'ai moi-même signalée à l'attention du ministre de la Justice, l'autre jour, lorsque j'ai demandé si le Gouvernement avait pris des dispositions en vue de l'établissement des fermes dans l'intérêt des jeunes gens condamnés au pénitencier. Le ministre m'a répondu que cette affaire fera l'objet d'un amendement au Code criminel. Cette réponse me paraît trancher la question pour le moment.

M. McBRIDE: Le ministre a-t-il dit que les détenus se font plus nombreux?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Oui.

M. McBRIDE: Sous le régime de la prohibition?

M. CHURCH: Il y aurait lieu, à mon avis, de modifier la loi de manière à autoriser le grand jury à visiter ces institutions à l'époque des sessions de la cour d'assise. On ne devrait pas s'en remettre aux seuls inspecteurs du soin de veiller à la protection des détenus. En Angleterre, la loi permet aux grands jurés de pénétrer dans ces institutions et d'en faire la visite. Quelle sorte de sauvegarde le système actuel offre-t-il aux détenus? Le personnel sait à quelle date l'inspecteur doit se présenter. Rempart de la liberté, le grand jury devrait, dans l'intérêt de la société, avoir le droit de pénétrer dans les pénitenciers et d'en faire l'inspection.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député que le crédit à l'étude se rapporte à la dépense relative aux pénitenciers et est complètement étranger à la modification du code criminel et à la suppression de la criminalité.

M. CHURCH: Fort bien; je reviendrai plus tard sur le sujet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Bien que j'approuve sans réserve les observations générales de mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) sur le sujet qu'il a abordé, je prends la parole pour

insister une fois de plus sur le besoin de réforme financière. L'an dernier, après mûr examen, la Chambre a mis à la disposition du ministère des sommes qu'il pouvait légitimement consacrer à ses divers services. Néanmoins, les crédits complémentaires du dernier exercice font voir que ce ministère s'est permis, sans l'autorisation du Gouverneur général, de dépenser $150,000 de plus qu'il n'avait droit de faire. Certes, il va bien falloir payer cette somme, mais il est une manière régulière de s'y prendre, et c'est précisément cela qui va permettre au ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) de se rendre compte de ce qui en est. Mon honorable ami court grand risque — le Parlement aussi — de se trouver dans l'obligation de prélever $150,000 pour solder des dépenses faites sans l'autorisation du Gouverneur général. C'est une situation embarrassante qu'il m'a été donné de connaître et qui, selon, moi, ne devrait jamais se produire; et j'aime à croire que le ministre actuel des Finances est d'accord avec moi sur ce point.

L'Etat, j'en conviens volontiers, doit tenir ses engagements. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de féliciter tout particulièrement le nouveau gouvernement de savoir si bien s'y prendre pour remplir les pénitenciers. C'est un genre d'industrie qui a pris de l'essor au cours des derniers mois.

L'hon. M. FIELDING: Pas si récemment que cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que si. La population des pénitenciers s'est accrue de 600 sujets; c'est une augmentation de 30 p. 100.

M. COOTE: Quel est le rapport entre le nombre des forçats nés à l'étranger et celui des détenus qui ont vu le jour au pays?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Pour l'Ouest, les deux tiers et pour l'Est, environ le tiers sont des sujets nés à l'étranger.

(Le crédit est adopté.)

Rétablissement des soldats dans la vie civile: Imputable sur le capital, $75,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semblait qu'on venait de décider de ne plus porter au compte du capital de dépense relative au rétablissement des soldats dans la vie civile. J'entends par là que s'il reste encore beaucoup de dépenses — très légitimes d'ailleurs — à faire pour poursuivre cette entreprise, les frais de premier établissement sont finis.

L'hon. H. S. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats): Ce montant de $75,000 comprend $30,000 qui sont une partie des $235,000 votés l'an dernier comme subvention au sanatorium Calydor. Les membres du Parlement qui étaient ici à la dernière session se rappelleront que, sur la recommandation du comité de la restauration civile, l'an dernier, la somme de $35,000 a été inscrite au budget comme subvention pour agrandir le santorium de Calydor. Cette somme était censée représenter la moitié du coût d'une allonge à cet établissement. Le crédit a été réduit de $5,000 parce que l'on s'attend à ce que l'agrandissement coûte $60,000. Si je comprends bien, les administrateurs du sanatorium sont à faire préparer les plans et les travaux commenceront sous peu. Il a été convenu que le département pourra y envoyer, je crois, jusqu'à vingt malades pour y être mis en observation spéciale. Le santorium est très bien outillé pour ce travail. Le restant des $45,000 suffira difficilement à solder les dépenses ordinaire imputables sur le capital. Comme le remarquera mon honorable ami l'ex-ministre des Finances, il y a une réduction considérable. Cette somme est supposée comprendre le mobilier, l'outillage, et le reste, des salles de l'hôpital du sanatorium. Nous avons dix-huit hôpitaux sous notre direction.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il nous apprendre quelles dépenses ont été faites sous ce chapitre, l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: On a employé $161,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Du crédit de $235,000?

L'hon. M. BELAND: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Soins des malades et examen médical des pensionnaires, $4,000,000.00.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre peut-il nous dire combien de malades ont été traités jusqu'à ce jour, et combien à la même date, il y a un an?

L'hon. M. BELAND: Le 31 décembre 1920, nous avions 5,893 malades dans les hôpitaux même et 8,599 patients externes. Le 31 décembre 1921, nous avions 5,450 malades de la première catégorie et 5,785 patients externes. Le 31 décembre 1921, nous avions dans nos hôpitaux et dans ceux avec qui nous avons fait des arrangements précis, un total de 5,930 malades.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En tout?

L'hon. M. BELAND: En tout. Naturellement, il y a un grand nombre de malades qui ne sont pas compris ici mais qui vont aux hôpitaux assez irrégulièrement pour s'y faire traiter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre dit-il que nous avons maintenant 5,930 malades et qu'il y en avait environ 14,000 en 1920?

L'hon. M. BELAND: Non pas; le dernier chiffre ne comprend que les malades des hôpitaux, qui sont au nombre de 5,930. Si vous voulez avoir le nombre total des malades qui avaient été soignés à la date du 31 décembre, vous devrez ajouter 5,785 à 5,930.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends difficilement les chiffres parce que le ministre me donne d'abord, à la date du 31 décembre 1921, 5,450 malades aux hôpitaux et 5,785 externes. Puis, si je comprends bien, il dit que cela fait en tout 5,930 malades. Cela ne concorde pas avec les autres chiffres.

L'hon. M. BELAND: Oui, ce chiffre de 5,930 comprend 480 malades du dehors qui se faisaient traiter dans les hôpitaux. Je dois expliquer la situation à mon honorable ami. Dans un cas, il comprend les malades du dehors. Il y a une différence fort peu sensible entre le nombre des malades dans les hôpitaux entre le 31 décembre 1921 et la même date de l'année précédente.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 440, n'est-ce pas?

L'hon. M. BELAND: Environ 440.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien a-t-on dépensé réellement, l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: Jusqu'au 20 avril, $3,885,082.41.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Sur le crédit de $5,250,000?

L'hon. M. BELAND: Ce n'est pas complet, m'apprend-on, parce que les derniers comptes n'ont pas été reçus des divers hôpitaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Jusqu'à quelle date?

L'hon. M. BELAND: A la date du 20 avril.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est assez tard.

M. CALDWELL: N'est-il pas vrai que, l'an dernier, on a changé le mode d'examen des pensionnaires? Le département n'a-t-il pas destitué certains officiers des districts et nommé, à leur place, une commission pour l'examen des pensionnaires?

L'hon. M. BELAND: On me dit qu'il n'y a pas de changement.

M. CALDWELL: N'a-t-on pas fait un changement au cours de ces deux dernières années?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami a parfaitement raison. On a établi des commissions ambulantes, il y a une couple d'années.

M. CALDWELL: Le ministre trouve-t-il que cela réduit les dépenses de cette division du service; que cette méthode est aussi satisfaisante et aussi efficace que l'ancienne?

L'hon. M. BELAND: Elle pourvoit à l'examen par une commission au lieu d'un médecin particulier. L'on croit effectuer une faible économie par ce moyen.

M. CALDWELL: A-t-on critiqué auprès du ministre les services rendus par cette commission ambulante?

L'hon. M. BELAND: Je dois admettre que certaines plaintes sont parvenues à mon bureau, mais elle ne sont pas nombreuses.

M. ANDERSON: Ce ministère a-t-il pour principe de payer une somme ronde à ceux qui sont frappés de moins de 14 p. 100 d'incapacité physique, et de leur dire que leur pension ne sera pas continuée?

L'hon. M. BELAND: Un pensionnaire frappé d'incapacité qui varie de 5 à 14 p. 100, inclusivement, est libre de changer sa pension pour une somme ronde, laquelle, naturellement, est déterminée par la commission des pensions, selon le degré d'incapacité. Le pensionnaire, dont l'incapacité est de plus de 14 p. 100, n'a pas d'option.

M. ANDERSON: Et lorsqu'il s'agit d'une incapacité de moins de 5 p. 100, il n'a pas droit de choisir?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami a raison. Celui qui est frappé d'incapacité de moins de 5 p. 100 n'a pas droit de choix; sa cause se règle par le paiement d'un certain montant, appelé gratification, qui dépend du degré d'incapacité.

M. ANDERSON: Cette modification a-t-elle été faite l'an dernier ou au cours des derniers mois?

L'hon. M. BELAND: Si j'ai bonne mémoire, l'article relatif à la commutation a été adopté par la Chambre en 1920, au cours de l'avant-dernière session, sur la recommandation du comité.

M. ANDERSON: Le point où j'en veux arriver, c'est que certains membres des troupes expéditionnaires, qui touchent des pensions, et dont l'incapacité physique a été fixée à 5 p. 100, reçoivent des avis les informant qu'ils ont le privilège de choisir entre leur pension mensuelle, et une certaine somme en règlement définitif. Ceux qui choisirent la pension mensuelle, et la reçurent de cette manière pendant un an ou plus, ont été avertis définitivement, depuis, qu'ils recevraient une certaine commutation, puis, seraient rayés de la liste.

L'hon. M. BELAND: Cela n'est qu'en cas d'incapacité au-dessous de 5 p. 100, et comme le sait mon honorable ami, ce procédé est conforme aux dispositions de la loi des pensions.

M. CALDWELL: Lorsqu'un homme dont l'incapacité est moindre de 14 p. 100, commue sa pension et que, subséquemment, son incapacité augmente, n'a-t-il pas droit de se faire examiner de nouveau, et ne peut-il recevoir une pension pour cette accroissement d'incapacité?

L'hon. M. BELAND: Si son état change, il a droit à un nouvel examen, alors qu'il pourra recevoir un traitement ou faire augmenter sa pension, si la commission le juge à propos.

M. CALDWELL: Mais si son état n'est pas changé, il n'a pas droit à un traitement à l'hôpital?

L'hon. M. BELAND: Oui, il a toujours droit à un traitement, en autant, naturellement, que son incapacité ou sa mauvaise santé dépendent de ses services de guerre.

M. CALDWELL: Nonobstant le fait qu'il avait commué sa pension et reçu une somme ronde?

L'hon. M. BELAND: Nonobstant cela.

M. CALDWELL: La raison pour laquelle j'ai posé cette question est celle-ci: On avait attiré mon attention sur certains cas, dans lesquels ont avait refusé le traitement médical à un homme parce qu'il avait reçu un paiement final en guise de commutation de sa pension, et parce que son incapacité n'avait pas augmenté.

L'hon. M. BELAND: C'est évidemment parce que la maladie dont il se plaignait et pour laquelle il réclamait le traitement ne dépendait pas de son service militaire.

M. CALDWELL: C'est possible.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses d'entraînement professionnel, $85,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: L'an dernier, nous avons dépensé $154,900 seulement pour l'entraînement professionnel.

M. MacLAREN: Combien d'hommes ont-ils reçu l'entraînement professionnel l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: Le 29 février 1920, le département donnait l'enseignement professionnel à 17,222 invalides et à 8,800 mineurs, soit, en tout, à 26,022 personnes. L'année précédente, le nombre des invalides n'était que de 16,000. Le 31 décembre 1920, il y en avait 4,714; le 31 décembre 1921, il n'en restait plus que 605 et 29 mineurs, ce qui forme le total de 634. L'écart est grand, mon honorable ami le voit, entre 4,714 et 634.

M. CALDWELL: A quelle date a expiré le délai dans lequel on pouvait se faire inscrire pour l'enseignement professionnel?

L'hon. M. BELAND: Le 1er février 1920, sauf pour ceux qui suivent encore les cours.

M. CALDWELL: Puisque le délai est maintenant expiré, à quoi va-t-on employer ces $85,000?

L'hon. M. BELAND: A compléter l'instruction de tous ceux qui suivent les cours; mais, mon honorable ami ne doit pas l'oublier, tous ceux qui, étant en traitement, désirent recevoir l'enseignement professionnel sont en tout temps admis aux cours, peu importe la date de l'expiration du délai préalablement fixé.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

L'AVANCE DE L'HEURE

L'hon. M. FIELDING: Avant de proposer la levée de la séance, je désire faire observer à la Chambre que dimanche prochain l'heure sera avancée à Ottawa. A la suite d'une question qui a été faite il y a déjà quelque temps, il a été convenu que sans poser de règle d'application générale, le Gouvernement se conformerait à ce que le conseil municipal de cette ville

a décidé au sujet de l'économie de la lumière du jour. C'est pourquoi il doit être sans doute assez généralement compris que la prochaine séance de la Chambre s'ouvrira à l'heure municipale. Autrement dit, bien que la loi n'impose aucune obligation à cet égard, nous nous conformerons à l'avance de l'heure parce qu'elle est décrétée par la municipalité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je trouve que le Gouvernement fait très bien de suivre l'exemple de son prédécesseur sur ce point comme à tous autres égards, et je l'en félicite. Je ne puis m'empêcher de faire observer que le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) ne s'est nullement laissé influencer par le projet de résolution du représentant de Missisquoi (M. Kay), et que la Chambre se conforme au règlement municipal au lieu de chercher à en restreindre l'application.

L'hon. M. FIELDING: L'ancien gouvernement a accompli des choses excellentes, mais elles sont si rares qu'on fait peut-être bien de les signaler. Je propose que la séance soit levée.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Ottawa, lundi 1er mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi d'intérêt privé: (bill n° 61), déposé par sir Henry Drayton, relatif à la Niagara Bridge Company.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er, (bill n° 52), déposé par M. Rankin, concernant The Canadian Transit Company;

Le 2e, (bill n° 53), déposé par l'honorable A. K. Maclean, relatif à la Itabira Corporation, Limited, et ayant pour objet de changer son nom en celui de "Itabira Corporation".

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 20), déposé par M. Charters, relatif à la convention baptiste d'Ontario et de Québec.

[L'hon. M. Fielding.]

PROJET DE LOI RÉSERVÉ

A l'appel de l'ordre du jour concernant la 1re lecture d'un projet de loi déposé par l'honorable M. Motherwell et tendant à réglementer la vente et l'inspection des racinages.

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer que ce projet de loi, et peut-être aussi le troisième bill inscrit au Feuilleton, sous le titre "Loi tendant à réglementer la vente des fertilisants agricoles", tombent sous l'article 50 qui dit que:

> Nul bill relatif au commerce ou ayant pour objet quelque modification des lois sur le commerce, ne doit être soumis à la Chambre tant que la proposition n'a pas été d'abord examinée en comité de la Chambre entière et agréée par la Chambre.

Je demanderais donc à l'honorable ministre de ne pas insister sur l'étude immédiate de ces projets de loi. Son autre projet de loi inscrit au Feuilleton et qui tend à modifier la loi des épizooties, n'ayant pour objet que la modification d'une loi, peut être déposé par voie de motion.

(Le projet de loi est réservé.)

MODIFICATION DE LA LOI DES ÉPIZOOTIES

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) demande à déposer le projet de loi, (bill n° 62), tendant à modifier la loi des épizooties.

L'hon. M. TOLMIE: Veuillez fournir des explications.

L'hon. M MOTHERWELL: Ce projet de loi stipule un reclassement des indemnités acquittées pour les animaux qu'il fallait abattre d'après la loi primitive, d'accord avec la diminution de la valeur de ces bêtes. On pourra modifier la nouvelle échelle proposée suivant que le ministre de l'Agriculture ou la Chambre jugera à propos de le faire.

M. MACLEAN (York-Sud): Cette modification s'appliquera-t-elle également aux porcs?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1ère fois.)

L'hon. M. MOTHERWELL: Je propose le renvoi de ce bill au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

M. l'ORATEUR: On ne peut faire cette motion qu'après la 2e lecture du projet de loi.

PROJETS DE LOI D'INTÉTÊT PRIVÉ

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition) : Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'on ait appelé l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR: Oui, on l'a fait. Après l'appel de l'ordre du jour, le très honorable député a lui-même posé une question, mais je n'ai aucune objection à l'appeler de nouveau.

DEMANDE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que le Gouvernement s'abstient ou retarde de déposer les documents dont la Chambre a ordonné la production. Je signalerai, d'abord, un ordre adopté le 24 mars, relatif à la correspondance échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et les commissaires du port de Québec, au sujet de certaines destitutions. Il s'est écoulé près de cinq semaines et demie depuis lors. D'après ce qu'on me dit, la correspondance en question ne comprend que trois lettres. Je ne puis concevoir qu'il faille plus de cinq semaines pour faire copier trois lettres.

L'autre détail que je veux faire observer concerne l'ordre du dépôt de la correspondance relative à la nomination de sir Robert Borden à la fonction de représentant du Canada à la Conférence internationale du désarmement. Une motion en vue de faire déposer cette correspondance a été soumise par l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain), et je l'ai moi-même modifiée de façon à la faire porter sur de détails utiles. Le nombre de lettres dépassait-il celui de trois, il ne saurait être considérable, loin de là, tout au plus suffirait-il à réclamer une heure de travail d'un copiste. On relève ici un retard de trois semaines.

Et encore, le 3 avril, la Chambre ordonna le dépôt de la correspondance échangée entre le gouvernement précédent et l'honorable E. C. Dowry, relativement au travail poursuivi, en Angleterre, par M. Manning Doherty. Cette correspondance se compose de deux lettres, mais il semble que le département des Affaires extérieures n'ait pas encore trouvé le temps de les copier

En troisième lieu, la Chambre ordonna, le 27 mars, le dépôt des documents relatifs au renvoi d'employés des chantiers maritimes de Sorel. Il faudrait plus de temps pour préparer l'état en question, mais je ne puis comprendre pourquoi ce temps serait long. Cependant on ne l'a pas encore déposé.

Enfin il y a d'autres ordres de dépôts de documents, entre autres, celui relatif aux dossiers qui se rattachent à la déportation de Lee Hollander, et dont la Chambre a ordonné le dépôt, le 24 mars. Il n'y a pas eu de réponse jusqu'à présent, à cet égard. Je cherche en vain une raison qui m'explique pourquoi il fallait qu'il s'écoulât plus d'une couple de jours avant qu'on ne déposât ce document. Je sais parfaitement que la Chambre a ordonné le dépôt de documents qui exigeait un échange prolongé de correspondance avec des persones qui habitent loin du Canada, avant d'être ramené à date, recueilli et copié, mais les documents que j'ai mentionnés n'entrent certainement pas dans cette catégorie. Pas un seul ne devait être retardé de plus de deux ou trois jours et j'estime que ces documents devraient être déposés immédiatement.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre) : Je ferai remarquer à mon très honorable ami que nous avons jugé nécessaire de demander au gouvernement britannique l'autorisation de communiquer les documents marqués confidentiels et secrets. Je veux parler principalement en ce moment de la correspondance relative à la nomination de sir Robert Borden comme représentant à Washington.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le seul cas.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami se rappellera sans doute aussi qu'il y eut à ce sujet une correspondance avec le général Smuts, de l'Afrique du Sud. Or, le Gouvernement a cru bon de se mettre en communication avec le général Smuts avant de déposer cette correspondance. Tout cela a causé du retard; mais je suis heureux d'informer mon très honorable ami que nous avons maintenant l'autorisation de déposer pour ainsi dire toute la correspondance. Il y a une ou deux lettres que mon très honorable ami tiendra probablement à voir avant qu'elles ne soient déposées sur le bureau de la Chambre. Dans ce cas, je serai très heureux de les lui communiquer, lui laissant le soin de juger si elles doivent être déposées ou non. Le Gouvernement est d'avis que toute la correspondance dont la production a été autorisée devrait être déposée.

Quant au reste de la correspondance, on a eu de la difficulté à se procurer cer-

taines lettres qui sont demandées. Il est certain, comme l'a dit mon très honorable ami, qu'elles doivent être quelque part; mais jusqu'ici il nous a été impossible de savoir où elles se trouvent. Pour ce qui est de la correspondance intéressant le département des Affaires extérieures, on en a trouvé d'abord une partie, puis le reste deux semaines plus tard. Evidemment, un ministre qui vient d'entrer en fonctions doit se fier sur ses chefs de services pour obtenir les renseignements qu'on demande. Je ferai faire des recherches pour tous les cas mentionnés par mon très honorable ami, et, à moins d'un retard inévitable, ces documents seront déposés immédiatement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je signalerai la correspondance concernant la commission du port de Québec. Tout cela s'est passé sous le gouvernement actuel et il ne devrait pas être difficile de se procurer les renseignements.

L'hon. E. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je croyais que cette correspondance avait déjà été déposée. Mon très honorable ami veut bien parler de la correspondance échangée entre la commission du port et le ministre de la Marine et des Pêcheries?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les lettres adressées aux commissaires du port.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable a mi a mentionné le mot "destitution". Il n'y a pas eu de destitutions. En ce qui concerne les chantiers maritimes de Sorel une question a été posée et il y a été fait réponse. Je ne sache pas qu'on ait demandé de la correspondance à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas parlé de correspondance. J'ai dit qu'une proposition a été adoptée le 27 mars pour le dépôt de certains documents relatifs au renvoi d'employés des chantiers maritimes de Sorel. Le ministre prétend qu'il n'y a pas eu de destitutions dans la commission du port de Québec. J'espère qu'il n'affirmera pas cela de nouveau à moins qu'il ne juge qu'une demande de démission n'est pas une "destitution".

L'hon. M. LAPOINTE: Il me semble qu'il y a une grosse différence entre les deux. Je sais que mon très honorable ami avait recours à la première méthode dans son temps; nous n'avons pas été jusque-là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand je fais une chose, j'aime agir franchement.

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai entre les mains la correspondance relative à la nomination de sir Robert Borden. Je suis prêt à la déposer tout de suite à moins que mon très honorable ami n'en décide autrement. S'il désire l'examiner et en mettre une partie de côté, je vais la lui communiquer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sache pas qu'il y ait quoi que ce soit dans cette correspondance d'une nature confidentielle permanente qui me concerne, bien que cela soit possible. Je ne vois pas pourquoi le tout ne serait pas déposé.

Le premier ministre a lu la correspondance; il est donc en mesure de dire si elle renferme des lettres de nature confidentielle qu'il ne doit pas communiquer.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je ne vois rien qui empêche que la correspondance soit déposée sur le bureau de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami l'a lue, ce que je n'ai pas fait.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je laisse le choix à mon honorable ami. S'il désire lire la correspondance, je lui en fournirai l'occasion. Si non, je mettrai la correspondance sur le bureau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai rien à demander, car je ne me rappelle rien concernant cette correspondance. Mon honorable ami doit user de sa discrétion et faire ce que bon lui semble.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

APPAREILS DE SAUVETAGE DES COMPAGNIES DE NAVIGATION CANADIENNES

M. STPERE demande:

1. Les compagnies de bateaux traversiers, etc., faisant affaires dans les eaux canadiennes sont-elles tenues au respect de la loi Lavergne?

2. Dans l'affirmative, comment expliquer que la Canada Steamship omet de publier dans les deux langues sur certains de ces bateaux le procédé à suivre pour se servir des appareils de sauvetage?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Aucune loi du Parlement du Canada n'est désignée sous le titre de la loi Lavergne.

2. Le Gouvernement n'en sait rien.

CLASSEMENT DU SERVICE CIVIL

M. FONTAINE demande:

Pourquoi la commission du service civil ne donne-t-elle pas le résultat des appels relatifs à un nouveau classement dans le département des Postes, et quand doit-elle faire connaître ce résultat?

L'hon. M. COPP (Secrétaire d'Etat): Tous les appels individuels dans le département des Postes sont définitivement réglés, sauf un petit nombre de cas dans la division des mandats d'argent, cas où une nouvelle enquête a eu lieu à la demande du département afin de décider s'il y a eu erreur dans l'arrêt final rendu par le bureau d'audition lors de la première enquête. Les rapports supplémentaires afférant à ces cas sont actuellement soumis à la commission, et l'on s'attend à un règlement définitif à une date rapprochée.

LE TRANSPORT DU COURRIER DE SUDBURY

M. LAPIERRE demande:

1. Quel est le courrier d'entreprise entre la station est d'Algoma et le bureau de poste de Sudbury (Ont.)?
2. Combien paye-t-on pour ce service, et la soumission la plus basse a-t-elle été acceptée?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1. Charles Penny.
2. Trois cents dollars par année, montant de la seule offre qui ait été reçue.

LE MAÎTRE DE POSTE DE STURGEON-FALLS

M. LAPIERRE demande:

1. Qui est maître de poste à Sturgeon Falls (Ont.)?
2. Depuis quand exerce-t-il ces fonctions et quels sont ses appointements?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1. J. D. Cockburn.
2. Depuis le 5 novembre 1884. Appointements et allocations, $4,146.45.

L'AGENT DE SAUVAGES DE STURGEON-FALLS

M. LAPIERRE demande:

1. Qui est actuellement agent des sauvages à Sturgeon Falls (Ont.)?
2. Depuis quand exerce-t-il ces fonctions et quels sont ses appointements?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre des Mines et de l'Intérieur):

1. Geo. P. Cockburn.
2. Depuis le mois de février 1904; il reçoit $1,920 par année.

DÉPENSE DE LA MILICE

M. CHURCH demande:

1. Quelles ont été au total les dépenses d'entretien de la milice du Canada, pour chaque année, de 1890 à 1913?
2. Combien a-t-on dépensé pour le même objet au cours des exercices 1919, 1920 et 1921?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice): Les sommes dépensées pour les services de la milice, d'après le Rapport de l'auditeur général pour les exercices de 1889-90 à 1912-13, y compris les frais de l'administration centrale, sont les suivantes:

Exercices	Crédits de la milice
1889-1890	$1,334,426 09
1890-1891	1,328,726 15
1891-1892	1,309,429 59
1892-1893	1,468,750 76
1893-1894	1,359,597 34
1894-1895	1,631,102 72
1895-1896	2,193,372 95
1896-1897	2,478,179 00
1897-1898	1,746,730 60
1898-1899	2,561,056 17
1899-1900	3,684,294 25
1900-1901	3,168,716 00
1901-1902	2,669,038 00
1902-1903	2,587,476 00
1903-1904	3,603,714 00
1904-1905	4,012,742 00
1905-1906	5,664,192 00
1906-1907	4,377,309 00*
1907-1908	6,871,397 00
1908-1909	6,578,574 00
1909-1910	6,166,658 00
1910-1911	7,067,723 00
1911-1912	7,794,671 00
1912-1913	10,342,779 00

*Comprend neuf mois seulement. La date à laquelle les opérations de l'exercice doivent être closes ayant été changée, cette année-là, du 30 juin au 31 mars.

2. Les sommes dépensées pour les services de la milice, d'après le Rapport de l'auditeur général pour les exercices de 1918 à 1920, y compris les frais de l'administration centrale, sont les suivantes:

1918-1919	$3,649,330 00
1919-1920	4,844,428 00
1920-1921	10,163,887 00

CAMPS D'INSTRUCTION DE LA MILICE

M. CHURCH demande:

1. Quels sont les camps d'exercices qui ont eu lieu en 1921 dans la province d'Ontario, par ordre du ministère de la Milice?
2. Quels sont les corps qui y ont été convoqués?
3. Quel était l'effectif de chaque corps réuni au camp?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre da la Milice):

1, 2 et 3.

1 Emplacement du camp	2 Corps appelés	3 Effectifs réunis
Champ de tir de Cove à London	Régiment d'infanterie Royal-Canadien	100
Carling Heights à London	Régiment d'infanterie Royal-Canadien	34
	1er hussards	312
	12e batterie d'artillerie de campagne	50
	Etat-major de la 1ère brigade d'infanterie	8
	Infanterie légère de Middlesex	214
	Régiment de Bruce	246
	Régiment de Huron	223
	Ambulance de campagne N° 15	30
	Compagnie d'intendance n° 16	6
Wiarton, Ont.	9e régiment de cavalerie de Grey	246
Niagara, Ont.	Etat-major du camp	65
	Rég. de dragons Royal-Canadien (détaché à l'état-major du camp)	8
	Régiment d infanterie, Royal-Canadien, cie B	70
	Brigade de mitrailleuses R.-C	73
	Génie, R.-C	6
	Intendance, R.-C	26
	Corps de l'artillerie R.-C	8
	Corps de santé R.-C	3
	Corps vétérinaire R.-C	3
	Etat-major de la 1re brigade à cheval	7
	Gardes du corps du Gouverneur général	247
	2e dragons	243
	Carabiniers à cheval de l'Ontario	202
	Etat-major de la 1re brigade d'infanterie composite	9
	York Rangers	410
	Régiment de Grey	420
	Forestiers de Simcoe	298
	Régiment de Peel	109
	Carabiniers de Halton	254
	Carabiniers de Haldimand	167
	Régiment de Lincoln et de Welland	264
	Détachements au service de l'état-major du camp	9
Niagara, Ont.—*Suite*	Service de l'intendance	53
	Ambulance de campagne n° 2	15
	Service des postes	2
Petawawa	Etat-major de l'artillerie R.-C	3
	Etat-major de l'artillerie à cheval R.-C	56
	Batterie "A", de l'artillerie à cheval R.-C	80
	Batterie "B", de l'artillerie à cheval R.-C	66
	N° 3 (H) Batteries Artillerie royale de garnison	47
	*4e Batterie artillerie canadienne de campagne	36
	*32e Batterie d'artillerie de campagne	34
	*1re Batterie " " "	36
	*2e Batterie " " "	36
	*34e Batterie " " "	36
	*2e Batterie " " "	45
	*3e Batterie " " "	30
Peterborough	3e Prince de Galles, dragons canadiens	153
	4e Batterie artillerie canadienne de campagne	51
	Intendance canadienne	1
Barriefield	4e hussards	131
	Etat-major de la 9e brigade d'artillerie de campagne	7
	3e batterie d'artillerie de campagne	76
	32e batterie " " "	83
	Intendance canadienne	1
Rockliffe	Dragons de la garde de la Princesse Louise	196
	1re batterie d'artillerie de campagne	168
	2e batterie	
	Gardes à pied du Gouverneur général	270
	Le régiment d'Ottawa	352
	Intendance canadienne	2
Belleville	34e batterie d'artillerie de campagne	85
	Intendance canadienne	1
Cobourg	2e (H) Batterie d'artillerie de campagne	51

*Les pelotons de tir seulement.

[L'hon. M. Graham.]

EXERCICES ANNUELS DE LA MILICE

M. PROVOST demande:

1. Combien ont coûté les exercices annuels de la milice canadienne dans chacune des provinces du Dominion, chaque année, de 1911 à 1921, inclusivement?

2. Où sont situées les différentes salles d'exercices dans la province de Québec?

L'hon. M. GRAHAM:

DÉPENSES PAR PROVINCES POUR LES EXERCICES ANNUELS PENDANT LES ANNEES INDIQUÉES

Province	1911–12	1912–13	1913–14	1914–15	1919–20	1920–21
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	549,408 46	925,622 83	778,116 90	882,327 31	18,176 39	235,392 40
Québec	195,523 79	221,041 06	287,347 20	239,368 94	4,603 88	85,582 72
Nouvelle-Ecosse	123,581 24	125,976 43	251,207 71	64,700 49	2,053 12	13,426 23
Nouveau-Brunswick	76,742 71	74,368 29	25,147 24	116,708 13	3,699 29	20,302 44
Ile du Prince-Edouard	13,038 51	19,360 65	21,532 66	26,453 39	.....	1,339 65
Manitoba	106,188 19	187,970 43	221,866 50	298,542 38	4,012 50	21,645 10
Saskatchewan	5,914 89	9,314,62	18,309 27	16,310 76	590 00	17,744 16
Alberta	54,637 84	85,602 49	104,407 55	108,782 44	441 71	35,553 40
Colombie-Anglaise	37,718 70	60,407 14	73,537 86	99,658 42	482 10	23,048 26
Général	6,352 84	9,693 25	23,941 08	23,092 10	.....	26,982 68
	1,169,107 07	1,719,257 19	1,805,413 97	1,875,944 36	34,058 99	481,027 13

NOTE.—Par suite de la guerre, il n'y a eu ni camps ni fonds votés pendant les années 1915–16 à 1918-19 inclus.

2. Salles d'exercice de l'Etat

Montréal, P.Q., 65 rue Craig.
Montréal, P.Q., 101 Esplanade.
Montréal, P.Q., 37 rue Cathcart.
Montréal, P.Q., 200 rue Pine.
Montréal, P.Q., 429 rue Bleury.
Montréal, P.Q., rue Wellington.
Sherbrooke, P.Q., rue William.
Sherbrooke, P.Q., rue Belvédère.
Saint-Hyacinthe, P.Q.
Joliette, P.Q.
Coaticook, P.Q.
Trois-Rivières, P.Q.
Magog, P.Q.
Québec, P.Q., Grande Allée.
Lévis, P.Q., rue Saint-David et Saint-Antoine.
Fraserville, P.Q.
Rimouski, P.Q.
Montmagny, P.Q.
Beauport, P.Q.
Bury, P.Q.

Salles à loyer

Montréal, P.Q., 91 rue Stanley.
Montréal, P.Q., 23 rue Mance.
Montréal, P.Q., 1215 avenue Green.
Verdun, P.Q., poste de pompiers n° 10.
Granby, P.Q.
Lachute, P.Q.

LES DÉPENSES DE LA MILICE

M. PREVOST demande:

A combien se sont élevées les dépenses de la milice et de la défense du Canada, chaque année de 1911 à 1922, inclusivement:

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Les débours du département de la Milice et de la Défense, à l'exclusion des dépenses de guerre pour les exercices financiers de 1910-1911 à 1921-1922, d'après le Rapport de l'auditeur général, ont été comme suit:

1910-1911	$ 7,067,723 00
1911-1912	7,794,671 00
1912-1913	10,342,779 00
1913-1914	12,082,311 00
1914-1915	11,862,770 00
1915-1916	5,399,664 00
1916-1917	4,495,187 00
1917-1918	4,100,037 00
1918-1919	3,649,330 00
1919-1920	4,846,407 00
1920-1921	10,163,887 00
1921-1922	10,796,245 00

LE PONT DE GRAND-RIVER

M. SENN demande:

1. Quelles réparations les ingénieurs du département des Travaux publics avaient-ils préparées l'an dernier pour le pont de Grand-River, à York, Ontario?

2. Quel était le coût estimé de ces réparations?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Le comté de Haldimand a reçu avis, par une lettre du 18 février 1922, que le département des Travaux publics ne se proposait pas de faire d'autres débours relativement au pont de Grand-River, à York, Ont., pour l'excellente raison que le gouvernement fédéral n'est pas obligé de contribuer à l'entretien de ce pont. L'ingénieur régional inspecta le pont

en question et fit rapport, qu'à son avis, le renplacement des chevalets en bois sur une longueur d'environ 132 pieds, avec un viaduc en béton armé au coût approximatif de $6,500, était nécessaire.

RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS DE GUERRE

M. ARCHAMBAULT demande:

Quels sont les détails du crédit de $7,380,000.00 paraissant dans les estimés de 1922-23 au chapitre n° 376?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

Solde et allocations	$ 192,000 00
Allocation d'absence	158,000 00
Gratifications, *re* service de guerre	346,000 00
Impressions et papeterie	26,000 00
Frais de poste pour médailles, dossiers et le reste	60,000 00
Service de l'artillerie — Réparations aux fusils et mitrailleuses rapportés d'outre-mer	6,000 00
Services du génie et des travaux publics	30,000 00
Employés pour la guerre	265,000 00
Transport et frais de voyage (par terre)	120,000 00
Transport et frais de voyage (par eau)	4,555,000 00
Section historique	8,000 00
Commission des soldes et allocations	2,500 00
Emplacement du camp Borden	20,000 00
Médailles	535,000 00
Différence du taux du change — Rachat au pair	86,500 00
Divers et dépenses imprévues	470,000 00
	$6,880,000 00
Monuments sur les champs de bataille: (A inclure dans les sommes consacrées au règlement approximatif des réclamations de guerre conformément aux dispositions du décret du conseil n° 3944, du 17 octobre 1921)	500,000 00
	$7,380,000 00

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. BALDWIN:

1. Combien d'arsenaux ont été construits au Canada dans les années 1912, 1913, 1914 et 1915?
2. Où sont situés ces arsenaux, et combien ont coûté la construction et l'aménagement de chacun.

[L'hon. J. H. King.]

3. Combien coûte annuellement l'entretien de chacun de ces arsenaux, gardiens, chauffage et autres frais compris?

Par M. VIEN:

1. Combien d'argent le gouvernement du Canada a avancé au gouvernement impérial, par année, depuis la déclaration de guerre jusqu'ici, à quelles dates et pour quels montants il a fait ces avances.
2. Combien le Gouvernement a reçu en remboursement de ces avances, quand il l'a reçu, et quel était le montant de chaque remboursement?

Par M. GARLAND (Bow-River):

1. Si le Gouvernement se propose d'exploiter les fermes de surproduction de la réserve des Pieds-Noirs à Gleichen, Alberta, cette année.
2. Dans la négative, comment le Gouvernement se propose-t-il d'en disposer.
3. Si l'on prendra les précautions voulues pour empêcher que la région soit ensemencée de mauvaises herbes venant de ces fermes abandonnées?
4. Combien d'acres le Gouvernement a-t-il labourées sur ces fermes.
5. Quel a été le coût de ce travail par acre?
6. De qui, où et à quel prix on a acheté les graines de semences pour ces fermes?
7. De qui, où et à quel prix on a acheté l'avoine de fourrage dans les deux premières années d'exploitation?
8. Quelle a été la récolte moyenne pour chaque année d'exploitation?
9. Quel prix net on a reçu par boisseau de blé récolté?
10. A qui on a vendu ce blé?
11. Quel a été le profit net par acre dans chaque année.

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Les noms de tous les fonctionnaires et employés de la douane et de l'accise à Montréal?
2. Leurs appointements respectifs?
3. A quelle date chacun de ces fonctionnaires a été nommé.

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Les noms de tous les fonctionnaires aux divers bureaux de poste de Montréal?
2. A quelle date chacun d'eux a été nommé?
3. Leurs appointements respectifs?

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Les noms des fonctionnaires du bureau de perception de l'impôt sur le revenu à Montréal?
2. Les appointements respectifs de ces fonctionnaires ainsi que la date de leur nomination?

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Les noms de tous les employés des chemins de fer nationaux canadiens dans le district de Montréal?
2. Les fonctions de chacun de ces employés.
3. Leurs appointements respectifs.
4. Quel est la date de chaque nomination?

Par M. PREVOST:

1. De qui le Gouvernement a acheté la papeterie et en général le papier nécessaire aux élections et aux différentes branches de l'administration, de 1914-15 à 1921-22, inclusivement?

2. A combien se montent les ventes de chaque fournisseur du Gouvernement, pour chaque année, de 1914-15 à 1921-22, inclusivement?

L'IMMIGRATION JAPONAISE AU CANADA

L'hon. W. S. TOLMIE demande:

1. Quels conditions et règlements gouvernent l'admission des immigrants japonais au Canada?

2. Jusqu'à quel point les droits des Canadiens sont limités au Japon quant aux tenures de terrain, cens électoral, commerce, pêcheries, navigation côtière et océanique, mines, agriculture, et autres occupations que des Joponais exercent au Canada?

3. Combien d'émigrants japonais sont entrés au Canada chaque année dans les dix derniers exercices terminés le 31 mars 1922?

4. Combien de Japonais sont retournés au Japon chaque année, de la même période?

5. Combien de Japonais sont revenus du Japon au Canada chaque année, de la même période?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Question remise.

L'hon. M. TOLMIE: L'honorable ministre peut-il m'indiquer la date à laquelle une réponse me sera faite? Je voudrais avoir le renseignement aussi tôt que possible, car la question sera soulevée dans quelque temps.

L'hon. MACKENZIE KING: Je peux dire que la question des droits des Canadiens propriétaires de terrains au Japon a fait le sujet d'une correspondance avec le ministère des Affaires étrangères d'Angleterre, et nous avons eu de la difficulté à obtenir les renseignements nous permettant de répondre à mon honorable ami; mais je ferai tout mon possible pour me procurer ces renseignements.

LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

M. ARCHAMBAULT demande:

Relevé indiquant: a) les noms de tous les employés permanents actuels de la commission du port de Montréal, sans exception; b) leurs appointements respectifs; c) la date de leur nomination et leurs appointements à cette époque; d) leurs fonctions respectives, ainsi que l'âge de chacun d'eux; e) leurs fonctions, professions ou métiers avant leur entrée à l'emploi de la commission du port de Montréal.

L'hon. M. LAPOINTE: Cette motion demande des renseignements que fournirait la réponse à la 9e question de M. Denis. Ne pourrions-nous pas laisser tomber celle-ci et adopter celle-là?

M. l'ORATEUR: Oui.

(La motion est adoptée.)

LE COMMERCE DES NARCOTIQUES

M. ARCHAMBAULT demande le dépôt d'une

Copie de tous documents, papiers, correspondance et rapports échangés directement entre le département de la Santé publique du Canada et J. A. Foisy, la Dominion Drug and Chemical Company, la Northern Drug Chemical, Ltd., de Montréal, relativement aux rapports sur les narcotiques dans les années 1919, 1920 et 1921, et surtout relativement aux rapports de la gendarmerie à cheval.

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé publique): Monsieur l'Orateur, après avoir jeté les yeux sur cette motion, je doute qu'il soit sage de publier certains rapports de la gendarmerie à cheval sur le commerce des narcotiques au Canada. C'est pourquoi je demande que la motion soit réservée jusqu'à ce que j'aie pu discuter l'affaire avec les employés de mon ministère.

(La motion est réservée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS

Par M. MacLEAN (Prince):

Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, contrats, soumission et autres documents touchant l'emploi et l'usage du remorqueur *Pekin* ou d'autres remorqueurs loués ou utilisés par le Gouvernement relativement aux dragueurs du Gouvernement autour de l'île du Prince-Edouard, de juin 1911 au 31 mars 1922.

Par M. ARCHAMBAULT:

Copie de tous documents, papiers correspondance et rapports échangés directement entre le département de la Santé publique du Canada et J. A. Foisy, la Dominion Drug and Chemical Company, la Northern Drug Chemical, Ltd., de Montréal, relativement aux rapports sur les narcotiques dans les années 1919, 1920 et 1921, et surtout relativement aux rapports de la gendarmerie à cheval.

Par M. PARENT:

Copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, correspondance et autres documents échangés entre le département des Postes à Ottawa, ses fonctionnaires à Montréal, et la commission du service civil, relativement à la nomination de M. Taylor aux fonctions du surintendant suppléant du département des Postes à Montréal.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION CONCERNANT LE CRÉDIT FINANCIER

M. IRVINE propose le projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis qu'un comité parlementaire soit chargé d'étudier le fondement, la fonction et la réglementation du crédit financier, et le rapport du crédit avec les problèmes industriels.

—Monsieur l'Orateur, on me permettra, je l'espère, de me livrer à ce qui peut sembler de prime abord une digression, mais à ce qui n'est, à mes yeux, qu'une légitime entrée en matière. Ce que nous nommons la science du gouvernement est aujourd'hui bien arriérée comparativement aux autres sciences, ce qu'il faut surtout attribuer au manque de facilités pour expérimenter. Nous ne sommes pas seulement dé-

pourvus des moyens nécessaires aux recherches et aux essais scientifiques dans le dessein d'opérer des améliorations, mais le gouvernement de parti, tel qu'il a été exercé autrefois, met obstacles à ces recherches et à ces essais. Ainsi, on ne pardonne aucunement les erreurs que commet un gouvernement ou un département administratif. L'opposition attitrée se nourrit et se renforcit des erreurs des gouvernants, de sorte que ceux-ci appréhendent tellement d'en commettre qu'ils réussissent à faire plus de bévues que tout autre chose. C'est là une conséquence naturelle; en effet, règle générale, par la seule crainte de commettre une faute, les particuliers, comme les gouvernements, préfèrent persister dans des errements auxquels ils sont habitués, plutôt que d'entrer dans une voie nouvelle qui, tout en pouvant les conduire à une autre erreur, pourrait, d'un autre côté, aboutir à un perfectionnement.

C'est ainsi, par exemple, que nous continuons à vouloir nous enrichir au moyen d'un tarif—ligne de conduite suivie depuis longtemps par les gouvernements. Nous persistons à grossir la fortune nationale par des moyens tels que le chômage, et à chercher l'opulence dans des emprunts, en payant à perpétuité l'intérêt sur les avances qui nous sont faites et qui pourraient ne nous rien coûter. Aussi, la plus grande réforme qui pourrait être suggérée à cette période de transition, alors que tous les moyens nous glissent des mains et que des milliers de théories nouvelles voient le jour, serait probablement l'établissement de ce qu'on pourrait appeler un laboratoire de sociologie. Les analyses et les démonstrations sont ce dont le peuple canadien et le monde entier ont besoin, parce qu'ils reconnaissent que le salut est à ce prix. Ce sont là les méthodes adoptées par d'autres branches de la science—par le chimiste, par l'astronome et par le biologiste. Comment pourrait-on mieux apaiser les agitateurs en général—le bolchéviste, le socialiste, le partisan de la taxe unique et nombre d'autres—qu'en leur démontrant, soit la fausseté, soit la valeur des doctrines qu'ils préconisent? Cependant, nous ne l'essayons pas; nous nous laissons entraîner ici et là jusqu'à ce que la banqueroute arrive, et la nation fait alors un saut dans les ténèbres, sans savoir où elle atterrira.

Le projet de résolution ne vise pas, il est vrai, à l'établissement de ce que j'ai appelé un laboratoire de sociologie, qui, s'il venait à voir le jour, se trouverait gravement gêné à plusieurs importants points de vue; cependant, il demande au Parlement d'autoriser la recherche de renseignements relatifs à un très important facteur de la vie nationale, à savoir le crédit. Il va si peu loin, il est si raisonnable et répond à un besoin tel, que je ne vois guère de raison de le combattre, sauf qu'il se trouverait ici des gens pour faire de l'opposition par parti pris. Je vais en donner lecture avec soin, afin que chacun en saisisse bien l'objet et se rende compte de ce qu'il peut avoir de répréhensible:

La Chambre est d'avis qu'un comité parlementaire soit chargé d'étudier le fondement, la fonction et la réglementation du crédit financier, et le rapport du crédit avec les problèmes industriels.

Le projet, on le voit, n'a rien d'inconsidéré; il ne tend même ni à établir un nouveau système de crédit ni à déraciner l'ancien. Il suggère tout simplement la nomination d'un comité pour recueillir, à l'intention de la Chambre, la plus grande somme possible de renseignements sur un sujet d'extrême importance, sur un sujet que le Parlement est tenu de mettre à l'étude. Outre qu'il est tenu d'assurer le crédit pour les fins nationales, le Parlement doit aussi décider qui est-ce qui doit faire usage de ce crédit par l'intermédiaire des banques, et sur quoi doit reposer le crédit de la nation. Voilà pourquoi je dis que mon projet de résolution est opportun. Si je ne me trompe, le Parlement devra, à sa prochaine session, s'occuper de la refonte de la loi des banques. En outre, la machine industrielle est devenue en mauvais état et ne répond plus aux besoins de la nation; c'est un malheur que beaucoup de gens attribuent au système de crédit. Puisque donc le crédit, y compris la manière de l'établir et de le réglementer, ainsi que le taux de l'intérêt à payer, est chose jugée indispensable au succès industriel—et qui peut le nier?—puisqu'on le considère comme un facteur assez compliqué de l'activité industrielle pour déconcerter le commun des gens, le profane appelé à examiner une affaire aussi essentielle et aussi complexe ne doit certainement pas trouver mauvais qu'on lui mette sous les yeux tous les renseignements qu'il est possible de recueillir à cet égard.

Pendant que j'en suis à parler de l'objet du projet de résolution, j'ajouterai que celui-ci tend aussi à la nomination d'un comité représentatif du Parlement. Tout ce que j'entends par là, c'est que les divers groupes de la Chambre soient représentés au sein du comité que l'on jugerait à propos d'instituer c'est-à-dire que ce comité

[M. Irvine.]

soit formé de députés libéraux, conservateurs, progressistes et ouvriers.

Je m'abstiendrai de faire l'analyse ou la critique du système actuel de crédit, parce que ce serait empiéter sur le travail du comité, dont, je me plais à l'espérer, mon projet de résolution amènera la nomination; je me contenterai de faire voir en quelques mots qu'il existe d'assez nombreuses et fortes raisons de penser que ce système est un des principaux facteurs de l'effondrement industriel dans le monde entier pour que les corps législatifs soient justifiables de prendre l'initiative indiquée dans le projet de résolution. A l'heure actuelle, nul ne peut le nier, nous sommes menacés de ce que j'appelerai un industrialisme qui penche trop d'un côté; c'est-à-dire que notre puissance de production est hors de proportion avec les besoins de la nation et du monde entier, et que par suite de l'accaparement du crédit par un petit nombre, on n'a jamais pu tirer plein parti du génie inventif de l'homme. Dès que l'on a découvert un nouveau moyen d'accroître la production, le système actuel de crédit a pour effet de réduire la puissance d'achat de telle sorte que les gens ne peuvent se prévaloir de la découverte de l'inventeur. Et c'est ainsi, comme je me suis efforcé de le démontrer dans mes observations sur l'adresse en réponse au discours du trône, que le système de crédit a peut-être contribué plus que toute autre chose à l'effondrement qui s'accuse aujourd'hui dans le domaine industriel. Le chômage, dont il est si souvent question depuis au moins deux ans, a fini par créer une situation dangereuse qui, elle aussi, est attribuable à ce système de crédit plus qu'à toute autre cause.

J'aimerais à faire une ou deux observations sur le présent système de crédit, non pas tant pour en faire l'examen que pour signaler quelques-uns des principaux aspects de la question. C'est ainsi que je me permettrai de dire un mot de l'étalon d'or ou base d'estimation.

Tout nous porte à croire que les financiers de l'univers vont essayer de rétablir l'or sur son ancienne base. Presque tous, je pense, nous conviendrons que l'or n'est pas une base ni un véritable étalon d'estimation, parce que cet étalon doit être constant, le même en tout temps. Si, aujourd'hui, un mètre mesure 2 pieds 4 pouces, demain, 2 pieds 8 pouces, l'an prochain, 3 pieds, et, dans la suite, 2 pieds 6 pouces, on ne pourrait s'en servir pour un étalon de mesure. Et cependant, c'est exactement ainsi que fonctionne l'étalon d'or pour fins d'estimation. Les financiers s'efforcent de faire revivre cet étalon, et il sera intéressant pour le comité projeté de savoir, si nous réussissons à le faire nommer, comment ils s'y prendront. Comment y arriver? Examinons un peu la question.

Le montant total d'or disponible dans tout l'univers est de 2,000,000,000 de livres sterling. La dette nationale de la Grande-Bretagne est à elle seule de 8,000,000,000 de livres sterling environ. Cela n'empêche que nous retournons à l'ancienne base d'or, alors que la dette nationale d'un seul pays est quatre fois plus considérable que le montant total d'or disponible dans le monde. En réalité, notre crédit public est aujourd'hui la base de notre système monétaire, et je trouve renversant que nous songions à troquer notre propre crédit supérieur pour le crédit inférieur d'une banque, en le faisant mettre à notre compte à un taux exorbitant d'intérêt.

Voici l'autre point sur lequel je veux insister: C'est la confiance qui fait vivre les banques; il y a beaucoup plus de confiance que d'argent dans les banques. Tant que le public ne se rendra pas compte de cette vérité, les banques continueront d'exister. Lorsque nous déposons des fonds dans une banque, nous espérons être remboursés en aucun temps. Mais, en réalité, les banques seraient dans l'impossibilité de le faire, si tous réclamaient leur argent à la fois. Elles font donc leurs opérations avec l'assurance que leurs déposants ne retireront pas leur argent qui est ensuite prêté au dehors. Les banques administrent aujourd'hui ce que l'on pourrait appeler un pouvoir de la communauté pour l'intérêt des particuliers, et en tant que ce pouvoir ainsi administré est fondamental à la vie industrielle du peuple, il est bon de nous enquérir si nous ne pouvons pas trouver le moyen d'établir et contrôler notre propre crédit et empêcher ainsi les particuliers de se servir de ce qui est essentiel à notre bien-être national.

On avait l'impression anciennement que le crédit n'était possible qu'en raison de la production antérieure d'un surplus de denrées alimentaires, de vêtements, etc., exigés pour la consommation par ceux qui auraient pu l'employer mais qui préféraient l'économiser. D'un autre côté, les penseurs modernes sont d'opinion que le crédit est le pouvoir de production de marchandises, en n'importe quel temps et n'importe quelle circonstance; c'est-à-dire que l'on obtient réellement du crédit en escomptant la production et la consommation fu-

tures du pays. Cependant ce crédit n'est pas basé sur ce que l'on a déjà emmagasiné. A ce point de vue, nous constatons que le Canada a un grand pouvoir de crédit. Il peut produire beaucoup plus qu'aujourd'hui, s'il le faut. Il a les usines, les ressources naturelles et les ouvriers. Il a le besoin ou la demande des marchandises de consommation. Conséquemment, si nous acceptons cette dernière théorie du crédit, celui de notre pays est excellent.

Ceux qui contrôlent le crédit — qui est, selon moi, un pouvoir de la communauté, aujourd'hui entre les mains des particuliers, — décident, par exemple, si un capitaliste produira ou non. Ils décident ce que nous produirons ou non, de même qu'ils ont la juridiction du pouvoir d'achat de la nation. Ce pouvoir dépend beaucoup de diverses choses telles que de nouvelles émissions de papier-monnaie et de l'annulation d'emprunts qui ont pour résultat d'arrêter les roues de l'industrie.

Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, la conférence de Bruxelles, tenue il y a deux ans, lorsque les financiers de l'univers se sont réunis. Le professeur Gustave Cassels, qui est l'un des représentants à Gênes, a dit que cette conférence avait été délibérément organisée par les princes de la finance dans le but d'augmenter la valeur monétaire. Ils ont voulu créer une déflation afin d'accroître la valeur de l'argent. C'est la masse des citoyens ou des consommateurs, qui paieraient l'écart, les financiers n'étant pas atteints par le changement.

En terminant, je désire faire une proposition. Il est possible que les honorables députés ne soient pas de mon avis, mais, tout de même, je les prie de considérer qu'elle peut être mise à exécution. Je crois qu'il est possible d'administrer notre propre crédit et de nous le prêter à nous-mêmes en devenant ainsi une nation de prêteurs plutôt que d'emprunteurs. Je m'explique. Si je comprends bien, nous venons d'émettre $100,000,000 d'obligations aux Etats-Unis. Que voyons-nous au fond de cette émission? N'est-ce pas réellement la richesse du Canada?

Si la finance américaine juge que la richesse naturelle du Canada garantit suffisamment ce prêt, pourquoi le Canada ne trouve-t-il pas cette garantie suffisante et ne se prête-t-il pas cet argent à lui-même? D'ailleurs, si nous avions emprunté cet argent au Canada, nous aurions économisé, tout d'abord, les deux millions et demi que les courtiers ont gagnés dans une demi-journée de travail. Je prétends que ce sont là des gages élevés. Ceux de nous qui ont parlé des gages élevés que l'on paie aux ouvriers auront certainement quelque chose à dire au sujet de ce paiement de deux millions et demi pour une demi-journée d'ouvrage à un prêt.

N'avons-nous donc aucun moyen de nous suffire à nous-mêmes au moyen de nos propres ressources et d'éviter ainsi les commissions des courtiers et l'intérêt que nous avons à payer? C'est l'une des questions que je voudrais voir étudier par un comité comme celui qui est proposé par cette résolution. S'il n'y a aucun autre moyen que celui que nous adoptons en ce moment, nous n'abandonnerons pas la partie quelque dure qu'elle puisse être, et nous tomberons bravement; cependant, s'il y a un moyen meilleur, il n'est que juste que nous le cherchions jusqu'à ce que nous le découvrions; et, vraiment, ma résolution n'a aucun autre objet en vue.

Comme je l'ai dit, je n'entrerai pas, quand bien même j'en aurais la compétence, dans une discussion minutieuse d'une question qui n'intéresserait pas le Parlement, me dit-on. Je propose tout simplement qu'un comité soit nommé dans le but de recueillir les renseignements nécessaires, et de les soumettre à la Chambre, car il est très important que nous soyons munis de tous les renseignements voulus à ce sujet, avant que nous nous occupions davantage de la réglementation du crédit, ainsi que nous aurons, je crois, à le faire, à la prochaine session.

En terminant, permettez-moi de dire qu'en autant que je sache, il n'y a aucun motif raisonnable qui empêche que nous adoptions cette résolution. Voici les motifs qui pourraient peut-être empêcher que nous l'adoptions:

Premièrement, cette résolution ne devrait pas être adoptée, si nous sommes déjà en possession de tous les renseignements possibles que nous avons intérêt à connaître en rapport avec la réglementation du crédit, qu'à titre de membres du Parlement, nous conférons aux banques.

Deuxièmement, cette résolution ne devrait pas être adoptée si le Parlement n'a rien à faire avec la réglementation. Je crois pourtant que ce sujet nous intéresse vivement lorsqu'il s'agit de prêts comportant des millions de dollars, et que nous accordons ce grand privilège à nos banquiers par un vote de la Chambre.

Troisièmement, cette résolution ne devrait pas être adoptée, si nous pouvons mieux réglementer nos banques, sans rien connaître de la réglementation du crédit.

Voilà des motifs qui nous empêcheraient d'adopter cette résolution; il n'y en a pas d'autres. Si nous sommes sincères, ainsi que je le crois, il nous faut être renseignés complètement sur tous les sujets qui se présentent en Chambre. Si nous croyons que notre réglementation du crédit est essentielle à l'industrie, si nous croyons que notre crédit constitue réellement la richesse du Canada, si nous croyons que ce qui est d'intérêt public ne devrait pas être administré par un particulier ou une clique quelconque, il sera donc nécessaire que nous ayons tous les renseignements possibles afin de voir si nous ne pourrions nous réserver ce crédit et économiser ainsi l'intérêt, ce qui nous permettrait d'avoir assez d'argent nouveau, si vous le voulez, pour gérer les affaires du Canada, sans passer par ces alternatives de hausse et de baisse qui résultent du système actuel de prélever des fonds.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): En l'absence du ministre des Finances (M. Fielding), je demanderais à mon honorable ami de laisser cette motion en suspens. Je ne sache pas que le ministre des Finances ait aucune objection à cette résolution; cependant, j'aimerais qu'il eût l'avantage d'exprimer ses vues à ce sujet. Mon honorable ami veut bien que cette résolution soit réservée jusqu'au retour du ministre?

M. IRVINE: Monsieur l'Orateur, je le veux bien.

Sur motion de l'honorable Mackenzie King le débat est ajourné.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

M. T. W. CALDWELL (Victoria-et-Carleton) propose:

Que de l'avis de la Chambre il est désirable de construire, dès que la situation financière le permettra, un embranchement reliant le chemin de fer Saint-Jean et Québec au chemin de fer Eastern Maine.

Il dit: Monsieur l'Orateur, mon but, en proposant cette résolution, est de signaler au ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) ainsi qu'à la députation un moyen de réduire les frais d'exploitation des réseaux Nationaux-Canadiens dans les Provinces maritimes.

En 1920, j'ai débattu cette question avec le ministre des Chemins de fer d'alors, quand j'arrangeai une entrevue entre lui-même, le président du chemin de fer de l'Est du Maine et celui du chemin de fer Saint-Jean-Québec, dans le but de l'exécution de ce projet. Celui-ci souriait beaucoup au ministre puisqu'en vérité, quand il en fut question au cours du débat engagé sur les prévisions budgétaires du département des Chemins de fer, il s'exprima en ces mots qu'on peut trouver à la page 3445 du hansard de 1920:

L'hon. M. Reid: Je suis au courant de ce dont vient de parler mon honorable ami (M. Caldwell). Il y a environ quatre ans, on suggéra de faire construire cette ligne de raccordement; on expliqua que cela ferait faire de grosses économies dans le transport des marchandises destinées au Etats de l'Est. En raison de la situation financière, on remit la chose à plus tard. Il n'y a pas de doute que la construction de cette ligne devrait se faire.

Quelques instants plus tard il ajoutait:

Quand la situation redeviendra normale, le Gouvernement adoptera sans doute quelque projet comme celui suggéré, et réglera ces problèmes dans le sens compris par le département et les fonctionnaires des chemins de fer.

A l'heure qu'il est, le Gouvernement fédéral exploite le chemin de fer Saint-Jean-Québec d'après un bail qu'il a signé avec le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick. Celui-ci a garanti les obligations relatives à la construction de ce chemin par la compagnie du chemin de fer Saint-Jean-Québec, mais cette dernière n'ayant pas parachevée la ligne, le gouvernement provincial s'est emparé de cet ouvrage et, en réalité, c'est lui qui le possède, aujourd'hui. Je l'ai dit, dans une circonstance antérieure, l'entente souscrite par les gouvernements provincial et fédéral stipulait que, le chemin étant construit en sections de vingt milles, le gouvernement fédéral devrait l'acquérir et l'exploiter au titre de partie du réseau national de chemin de fer. C'est ce qu'on a fait, environ 160 milles ayant été construits jusqu'à ce jour. Durant l'année close le 31 décembre 1920, le déficit de l'exploitation de ce chemin de fer fut de $346,015.49. La convention entre les gouvernements fédéral et provincial veut que le premier retire 60 p. 100 des recettes brutes pour acquitter le coût de l'exploitation, la balance, 40 p. 100, allant à la province du Nouveau-Brunswick pour payer l'intérêt sur les frais de construction. Il a manqué $220,000 à la province pour s'acquitter de cette dernière obligation.

Monsieur l'Orateur, la Chambre peut dire: Bien, ce n'est pas un résultat qui milite en faveur de la demande qu'on adresse au gouvernement fédéral d'entreprendre la construction d'un prolongement de ce chemin de fer. Mais ce déficit s'explique par le fait que cette voie ferrée n'a jamais été parachevée, tel qu'on en avait l'idée, à l'origine. A l'es-

time de ceux qui conçurent ce projet, le chemin devait s'étendre de Saint-Jean aux Grandes-Chutes pour s'y raccorder avec le Transcontinental. On n'a parachevé qu'une partie de cet ouvrage; il reste encore à construire environ 40 milles de parcours s'étendant de Centreville aux Grandes-Chutes. On nous a informés, lors d'une entrevue que nous eûmes, il y a environ deux ans, à la tête d'une délégation, avec le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, pour constater la nature de la promesse sur laquelle nous pourrions compter, en vue du parachèvement de cette partie nord, qu'à moins qu'on ne construisît ce tronçon de raccordement entre le chemin de fer Saint-Jean-Québec et celui de l'Est du Maine, la province ne pourrait pas entreprendre de construire ce qui restait inachevé du chemin, d'après le projet initial. Si l'on n'établit pas de correspondance pratique avec le chemin de fer de l'Est du Maine, quant à tout le transport aux Etats-Unis, nous ne devons compter que sur le Pacifique-Canadien. Or, il convient de tenir compte de deux faits. Le premier, c'est que les deux tiers du transport qui origine le long des chemins de fer Nationaux, dans les Provinces maritimes, sont destinés aux Etats-Unis; le second, c'est que pour expédier nos marchandises aux Etats-Unis par le Pacifique-Canadien, nous devons les faire passer par trois chemins de fer. Tout honorable député qui connaît par expérience quelque chose de l'expédition de marchandise, sait que le tarif est beaucoup plus élevé pour le transport de marchandises par deux chemins de fer, à un point donné, que si ce transport ne se fait que par un seul chemin de fer. A plus forte raison, l'expédition par trois chemins de fer est-elle plus dispendieuse encore. On a calculé, je crois, que cette situation nous oblige de payer annuellement 1 million de dollars de trop, en frais de transport de marchandises. Donc, l'économie réalisée dans les taux de transport des marchandises, acquitterait à elle seule, au cours de dix années, le coût de cette partie de voie ferrée. Il y a plus, une fois ce raccordement construit, le gouvernement provincial pourra parachever le chemin de fer Québec-Saint-Jean vers le nord, ce qui ouvrira à la colonisation ce district et fournira les avantages d'une voie ferrée à la meilleure partie du Nouveau-Brunswick; et cette région, depuis longtemps colonisée, pourra alors compter que cette ligne lui fournira les moyens de transport qu'elle aurait dû avoir bien avant ce jour.

On a conçu l'idée de cette voie ferrée, avant la guerre. On se rappellera que, l'an dernier, on a prolongé de deux ans la durée de la charte accordant une subvention fédérale de $6,400, par mille construit de cet ouvrage.

Elle devait expirer le 31 décembre dernier, mais, à la demande du premier ministre du Nouveau-Brunswick, elle a été prolongée. Au cours de la discussion qui eut lieu à cette époque, on donna les raisons pour lesquelles cette ligne n'avait pas été construite plus tôt. Elle était en voie de construction quand la guerre éclata. Le gouvernement fédéral avait promis non seulement une subvention de $6,400 pour chaque mille achevé, mais aussi trois ponts, l'un dans la partie nord, les deux autres dans la partie sud, qui étaient nécessaires et qui devaient coûter très cher. L'état de guerre, la hausse des prix du matériel de chemin de fer et de la main-d'œuvre, les taux très élevés d'intérêt, furent la cause de la suspension des travaux. A cette époque-là, l'engagement était le même pour le gouvernement fédéral que pour le gouvernement provincial relativement à l'achèvement de cette route, la construction des ponts et l'octroi de la subvention de $6,400 par mille. La subvention pour les ponts a été périmée et n'a pas été renouvelée; par contre la subvention de $6,400 a été renouvelée par la Chambre l'an dernier. Or, si l'on veut que la province achève cette ligne, qui permettra au gouvernement fédéral d'exploiter ses chemins de fer d'une façon plus économique, il faut nécessairement construire la section dont je parle aujourd'hui. En ce moment, le Eastern Maine Railway fait le tracé d'une voie dont la construction va commencer je crois ce mois-ci par la section Houlton-Bancroft. La compagnie s'est engagée à construire une ligne devant se raccorder à la frontière à la ligne que je propose aujourd'hui. Cet accord avec le ministre des Chemins de fer date de deux ans; il a même été convenu que si le gouvernement fédéral construisait sa section en 1921, la compagnie construirait la sienne en 1920. Le ministre des Chemins de fer de l'époque, l'honorable M. Reid, avait demandé à la compagnie: "Quelle garantie avons-nous que vous construirez votre ligne, si nous construisons la nôtre?" Le ministre avait promis aux délégués en ma présence que s'il était ministre des Chemins de fer en 1921, il présenterait un projet de loi pour la construction

de ces 22 milles de voie ferrée. L'an dernier, les gros déficits des chemins de fer, la tension du marché monétaire et d'autres circonstances furent cause que le Gouvernement ne jugea pas à propos de procéder à la construction de cette ligne; j'estime cependant qu'il aurait très bien pu le faire. Aujourd'hui, il me semble que nous sommes revenus à peu près à l'état normal, du moins en ce qui concerne la construction de voies ferrées. Le prix des matériaux et de la main-d'œuvre a baissé, et on sera de mon avis, je crois, quand je dirai que le chômage n'a jamais été aussi prononcé qu'il l'est actuellement. Non seulement la construction de cette ligne donnerait du travail aux chômeurs des provinces de l'Est, mais, malgré les déboursés que cela entraînerait, on rattraperait en moins de dix ans l'argent ainsi dépensé. Le chemin de fer de St. John et Québec, y compris la partie déjà construite et la section dont je demande l'achèvement aujourd'hui, au lieu de coûter chaque année au Gouvernement et à la province un demi million de piastres, rapporterait plus que tout autre chemin de fer de l'Est, du fait que toutes les marchandises des Provinces maritimes destinées aux Etats-Unis prendraient la route du chemin de fer de St. John et Québec, si bien que ce dernier, au lieu d'être une source de déficits, deviendrait une source de revenus. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, mais je signale à l'honorable ministre l'utilité du projet que je viens d'exposer.

M. HANSON (York-Sunbury): Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps, mais étant donné que ce chemin de fer doit commencer et finir dans ma propre circonscription, je tiens à donner à la Chambre mon opinion à ce sujet. Le projet est loin d'être nouveau. Je suis persuadé que sans la guerre, le Gouvernement aurait déjà construit la ligne en question. L'idée de la construction de cette ligne date de 1915, alors que M. Gutelius était directeur général des chemins de fer de l'Etat. Ce fut lui qui en eut le premier l'idée; il comprenait la nécessité qu'il y avait pour le Gouvernement de posséder son propre débouché dans Nouvelle-Angleterre, afin de ne pas transporter au Pacifique-Canadien les marchandises recueillies par les chemins de fer de l'Etat dans les Provinces maritimes et devant être distribuées dans les états de la Nouvelle-Angleterre par le chemin de fer de Boston et du Maine.

Le moment n'est pas très bien choisi, je le sais, pour inviter le Gouvernement à se lancer dans une nouvelle entreprise de chemin de fer; cependant, si le ministre daigne se rapporter aux liasses de son département, il y trouvera des renseignements qui le dédommageront de la peine qu'il se sera donnée pour les lire, des renseignements qui, à coup sûr, lui mettront en main une arme plus puissante le jour où il viendra proposer au Parlement—il le fera sans doute s'il reste assez longtemps aux affaires—la construction de cette ligne secondaire afin que le réseau de l'Etat possède un débouché dans la Nouvelle-Angleterre. Je ne dis pas qu'il faille pour cela s'adjoindre le concours de la Eastern Maine Railroad Company, dont l'honorable député, de Carleton (M. Caldwell) a parlé. Cette compagnie, je me plais à l'espérer, sera en mesure de mettre ses projets à exécution; je doute fort, cependant, que l'état de ses finances lui permette de le faire. Quoi qu'il en soit, je ne veux rien dire à cet égard qui soit de nature à indisposer le ministre contre la compagnie en question.

Je ne crois pas qu'il existe de divergence d'opinions quand au principe qui se trouve en jeu et quant aux avantages que retireraient les chemins de fer de l'Etat. Si, comme j'en ai la conviction, le ministre se trouve incapable de rien entreprendre cette année, je ne puis cependant m'empêcher de lui faire observer que si l'on doit, dans un avenir prochain, entreprendre la construction de nouvelles voies ferrées, il fera bien de ne point perdre ce projet-là de vue, car j'ai la certitude qu'au point de vue purement pratique des affaires, la réalisation en serait profitable à son ministère.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer): Cette affaire, mes honorables amis l'ont rappelé, est déjà plus d'une fois venue sur le tapis. Les administrateurs des chemins de fer nationaux m'apprennent qu'ils se sont livrés à des investigations; mais, tout en reconnaissant qu'au point de vue de l'échange du trafic il y aurait beaucoup à dire en faveur de l'établissement d'une ligne nouvelle, ils ne croient pas que le moment soit bien choisi pour mettre le projet à exécution.

L'auteur du projet de résolution a abordé un autre point. Le conseil d'administration est chargé de choisir entre les lignes mentionnées par l'honorable député celle avec laquelle il convient d'établir un raccordement. A ce que je comprends, on peut établir cinq raccordements avec deux autres voies ferrées, et si le conseil d'administration des chemins de fer nationaux ou la Chambre faisait dès maintenant porter son choix sur l'un de ces

raccordements cela pourrait influer sur la décision à prendre lorsque viendrait le moment de dire quel est celui qui est le plus propre à favoriser l'intérêt des chemins de fer nationaux. Cette seule raison suffira sans doute à convaincre mon honorable ami qu'il ne convient pas de faire choix aujourd'hui même de la ligne avec laquelle on devra établir un raccordement. Je puis cependant lui promettre qu'à la première occasion nous porterons de nouveau l'affaire devant le conseil d'administration. Nous mettrons sous les yeux des administrateurs ce que mon honorable ami a dit cette après-midi, et je suis sûr qu'ils sauront, quand le moment sera venu de le faire, examiner la question jusque dans ses moindres détails. Dans la circonstance, je dois prier l'honorable député de vouloir bien retirer son projet de résolution.

M. l'ORATEUR: L'auteur du projet de résolution est sur le point de clore le débat. Si d'autres députés désirent parler sur le sujet, ils doivent le faire sans tarder.

M. CALDWELL: Je tiens simplement à assurer le ministre des Chemins de fer que je suis pas le porte-parole de la Eastern Maine Railway Company et que je me rends compte de la force des arguments de mon honorable collègue d'York-Sunbury (M. Hanson). Il serait peut-être bon que la compagnie du chemin de fer Eastern Maine renouvelât l'engagement qu'elle a pris il y a deux ans, c'est-à-dire de construire sa partie de la ligne dès cet été, et que le Gouvernement promît de construire la sienne l'été prochain. Peu m'importe celle des deux lignes que l'on reliera au réseau de l'Etat, pourvu que nous ayons un débouché aux Etats-Unis, pourvu qu'on établisse un raccordement avec une voie ferrée qui, aboutissant au centre des états de l'Est, assure un débouché à notre trafic.

Je suis content de l'explication du ministre de Chemins de fer; je ne puis cependant m'empêcher de penser à la promesse que j'ai obtenue de son prédécesseur l'an dernier et l'année précédente. Comme nous avons maintenant un nouveau ministre, je lui conseille fortement de nous donner autre chose que l'assurance que l'on examinera l'affaire avec tout le soin voulu. Je voudrais avoir la promesse que si la compagnie du chemin de fer Eastern Maine ou toute autre compagnie veut bien construire cette année sa part du raccordement, le gouvernement fédéral construira la sienne l'année prochaine. Il me semble qu'il pourrait bien faire cela. Je le répète, peu m'importe avec quel chemin de fer américain on établira le raccordement et, certes, je juge préférable de m'en rapporter à la décision des administrateurs des chemins de fer nationaux, car ils sont plus que moi en mesure de dire ce qu'il convient de faire.

[L'hon. W. C. Kennedy.]

Nous souhaitons ce raccordement, parce qu'il ouvrira un débouché aux états de l'Est et parce qu'il favorisera la mise en valeur d'une étendue de terrain avantageuse dans notre province du côté du nord qui a déjà reçu de nombreux colons, justement parce qu'on espérait l'établissement de ce chemin de fer à bref délai. J'espère que le ministre se mettra en relation avec une ligne américaine qui pourra offrir les communications nécessaires.

L'hon. M. McKENZIE: Quel serait le parcours à construire?

M. CALDWELL: Aux termes de la motion, le parcours serait de 22 milles suivant le tracé proposé. La voie serait facile à construire d'après ce qu'on me dit, si on l'établit dans la vallée du fleuve Saint-Jean. J'ignore quelle serait la longueur des autres tracés en projet.

L'hon. M. KENNEDY: Notre honorable collègue sera sans doute de mon avis qu'il appartient à la commission administrative du réseau national, bien plus qu'à moi, de décider si cette ligne de raccordement doit être entreprise cette année ou l'année prochaine. Ce n'est pas mon rôle de trancher cette question. C'est à ces messieurs de la commission administrative de proposer au Gouvernement d'établir la ligne, si elle doit être avantageuse au réseau national.

M. CALDWELL: Je désirerais demander au ministre. . .

M. l'ORATEUR: Le débat est clos. La Chambre consent-elle au retrait de la motion?

M. CALDWELL: Pardon, monsieur l'Orateur, je n'ai pas demandé le retrait de ma motion.

M. l'ORATEUR: J'ai cru que l'honorable ministre des Chemins de fer avait prié notre collègue de retirer sa motion.

L'hon. M. KENNEDY: J'ai en effet demandé à notre honorable ami de vouloir bien retirer sa proposition.

M. CALDWELL: Sans doute, mais je n'y ai pas consenti. Je dirai qu'il n'est pas raisonnable de retirer des motions de ce genre. Mon projet de résolution exprime le vœu que le Gouvernement s'occupera de la question et le ministre l'a promis au nom du Gouvernement.

M. l'ORATEUR: La Chambre decide-t-elle d'adopter le projet de résolution?

Plusieurs DEPUTES: Rejeté à main levée.

(Le projet de résolution est rejeté à main levée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À MODIFIER LA LOI ÉLECTORALE

M. RINFRET propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre, considérant que la loi des élections fédérales refuse le droit de vote à tout électeur qui transporte le lieu de sa résidence d'un district électoral dans un autre au cours des deux mois précédant la convocation des électeurs, est d'avis qu'il y a lieu de modifier ladite loi, article 29, paragraphe "c", afin de conserver à cet électeur le droit de voter soit dans un district soit dans l'autre.

Monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'il soit utile d'appuyer cette proposition par un long discours. Son but est si simple qu'il suffira, j'en ai la conviction, de le signaler à l'attention du Gouvernement pour en obtenir l'adoption par la Chambre.

La proposition vise une lacune évidente dans la loi électorale qui a échappé à l'attention du Parlement. L'expérience des dernières élections générales en a démontré le grand inconvénient. Aux termes des dispositions de la loi en vigueur, adoptée en 1920, un électeur qui change de domicile électoral au cours des deux mois qui précèdent la convocation des électeurs se trouve privé de ses droits politiques, et nulle part dans la loi on ne lui conserve sa capacité d'électeur. Du moins, c'est la conséquence de la loi dans son application à la province de Québec où chaque élection doit être précédée d'une revision des listes électorales.

En consultant l'article 29 de la loi on découvre que les conditions pour être électeur sont les suivantes:

a) Etre sujet britannique par droit de naissance ou naturalisation;

b) Etre âgé de vingt et un ans révolus;

c) Etre domicilié en Canada depuis au moins un an et dans le district électoral où l'électeur est appelé à voter depuis au moins deux mois antérieurement à la publication d'un avis de convention aux électeurs dudit district.

Cette disposition paraît bien anodine, mais il est clair, monsieur l'Orateur, que si un électeur se déplace au cours de cette période de deux mois, il ne peut se faire inscrire sur les listes de sa nouvelle circonscription, puisqu'il n'y réside pas depuis au moins deux mois, conformément à la loi.

D'autre part, il ne peut pas davantage conserver son droit de vote dans l'ancienne circonscription parce qu'il n'y a pas demeuré pendant tout le temps nécessaire, avant la publication de l'avis de convocation.

Cela s'applique à la fois aux circonscriptions rurales et à celles des villes, mais les cas qui sont très rares dans les campagnes peuvent être très nombreux dans les villes. Les dernières élections ont eu lieu le 6 décembre et les avis de convocation ont été lancés dans le courant d'octobre. Le 1er octobre est un jour de deménagement dans les grandes villes comme Montréal. Cette date est tombée dans l'intervalle des deux mois déterminé par la loi et par suite de cette publication, des personnes qui auraient dû avoir le droit de voter et qui n'ont fait que déménager à une faible distance, qui en traversant simplement la rue, sont passés d'une circonscription à l'autre, ont perdu leur droit de vote. Un plus grand nombre ont conservé ce droit, en dépit de la Loi, simplement parce qu'on n'a pas demandé de rayer leurs noms de la liste, mais si le reviseur s'était conformé à la loi, leurs noms auraient été rayés des listes. Quand les candidats seront plus versés dans les détails de cette loi électorale, si elle demeure en l'état actuel, des milliers d'électeurs pourront être privés de leur droit de vote, seulement dans une ville comme Montréal, s'il arrivait que l'élection eût lieu en mai ou en octobre, les deux époques de déménagement dans les grandes villes. Pour ne laisser aucun doute dans l'esprit des honorables députés sur l'effet de cette loi, je voudrais faire insérer aux Débats l'opinion d'une autorité aussi importante que celle du colonel Biggar, le directeur général des élections dans le Dominion. Pendant les dernières élections, il a dû rendre des décisions dans des cas semblables à celui dont j'ai parlé et dans chaque cas il a déclaré que la loi privait ces personnes du droit de suffrage, et il a donné des instructions dans ce sens au régistrateur et au reviseur. Quand j'ai inscrit cette résolution au Feuilleton, je lui ai écrit pour lui demander son opinion et voici ce qu'il a répondu en partie:

Padant la campagne électorale, j'ai reçu un grand nombre de demandes de renseignements sur ce point et dans la dernière édition des instructions électorales (31 décembre 1921) préparée pour les élections partielles, dont la procédure a été considérablement modifiée par rapport à celle suivie dans les élections générales, j'ai fait un ajouté au paragraphe 137 ainsi qu'il apparaît dans l'exemplaire de ces dernières instruction que je vous adresse également. Cet ajouté fait ressortir davantage sans aucun doute l'effet des dispositions de la loi sur ce point.

J'ai sous les yeux les instructions préparées pour l'élection partielle d'un nouveau ministre et voici l'ajouté dont parle le colonel Biggar dans sa lettre. On le trouvera à la page 48, article 137:

L'effet des dispositions législatives au sujet de la condition de domicile est de priver du droit de vote toute personne résidant hors du Canada dans l'année qui a précédé immédiatement la date de la publication de l'ordonnance et toute personne qui au Canada a transporté son domicile d'une circonscription électorale à une autre dans le laps de deux mois avant cette date.

Le plus extraordinaire, en cela, c'est que si l'électeur déménage après la publication de l'avis, il peut conserver son droit de vote dans la circonscription où il a demeuré avant cette date, mais s'il lui arrive d'être assez malchanceux pour déménager à ce moment même—c'est-à-dire durant les soixante jours qui précèdent la publication de la lettre de convocation—alors il ne peut pas se faire inscrire dans la nouvelle division et il est contraint de perdre son droit de vote si l'on fait une demande régulière pour rayer son nom. J'estime qu'il ne peut pas y avoir de doute, après l'autorité que je viens de citer, sur l'effet de la loi actuelle.

Cette résolution n'indique aucun remède. Si je devais donner mon humble avis, il devrait y avoir une disposition permettant à l'électeur d'exercer son droit de vote dans l'ancienne division où il résidait, et non dans la nouvelle circonscription où il a transporté sa demeure, car dans le dernier cas, ce serait ouvrir la porte à de nombreux malentendus et à des fraudes. Mais je n'insiste pas sur ce point. De bonne heure, au cours de la session, le Gouvernement a donné à entendre à la Chambre, en réponse à une question posée par l'honorable député de Bagot (M. Marcile), qu'on modifierait la loi électorale. Mon opinion est que la loi dont je m'occupe, pourrait être modifiée sur plus d'un point. Je considère qu'en théorie il peut paraître très équitable de ne reviser ces listes qu'à la veille d'une élection, mais que la politique est pleine de dangers et qu'elle peut conduire à des abus et même à des fraudes très graves. La méthode de préparer ces listes électorales à des dates fixes en temps de paix—si je peux désigner ainsi l'intervalle entre les campagnes électorales—est de beaucoup préférable à la pratique actuelle. Si nous devons conserver la loi actuelle, nous devrions du moins remédier à l'état de choses dont parle ma résolution. Il est absolument injuste d'avoir une loi qui permet à un électeur de s'inscrire au dernier moment, quand cette même loi enlève le droit de vote à celui qui a déménagé à une certaine date d'une circonscription électorale dans une autre. J'espère que le Gouvernement étudiera la question quand l'occasion se présentera.

Je prierais le Chambre d'adopter la présente solution telle quelle. Elle ne prête nullement à controverse et elle se borne à exprimer un désir. J'ai donc l'honneur de proposer, appuyé par M. Prévost, la résolution qui est inscrite à mon nom, au Feuilleton.

M. JULES EDOUARD PREVOST (Terrebonne): Monsieur l'Orateur, j'appuie avec plaisir la motion du député de Saint-Jacques (M. Rinfret) parce que je considère qu'elle signale une lacune assez grave dans la loi électorale, lacune que nous devrions combler le plus tôt possible et à laquelle nous devrions remédier dès cette session.

En décrétant que l'on ne peut inscrire sur la liste électorale le nom d'un électeur à moins qu'il n'habite la division où il veut voter pendant au moins deux mois avant l'émission des brefs de l'élection, on enlève, en pratique, en fait, le droit de vote à plusieurs centaines d'électeurs dans le pays, et il est toujours grave d'enlever le droit de vote à un citoyen.

La question intéresse surtout, je l'avoue, les grandes villes qui comportent de nombreux districts électoraux et où les citoyens changent si facilement et si souvent de district, mais elle intéresse aussi les petites villes et les districts ruraux.

En ce qui concerne la dernière élection, ceux qui ont à se plaindre ne sont pas tant les candidats qui ont été élus par de grasses majorités, que les électeurs qui, eux, ont regretté amèrement de n'avoir pu enregistrer leur vote et le regrettent encore.

J'ai dit que la question intéresse les districts ruraux et je crois que c'est exact. Je sais que la loi permet à un électeur, le jour de l'élection même, si son nom n'est pas inscrit sur la liste, d'enregistrer son vote. mais encore faut-il pour cela qu'il soit en état de jurer qu'il possède toutes les qualifications exigées par la loi. Or, parmi ces qualifications existe celle qui nous occupe en ce moment et qui oblige un électeur, pour avoir le droit de voter dans un district électoral, d'y vivre depuis deux mois avant l'émission du bref de l'élection; de sorte que, malgré cet article de la loi qui paraît ouvrir une si large porte aux électeurs qui ne sont pas inscrits sur la liste et leur faciliter l'exercice de leur droit de vote, la lacune que nous signalons empêche beau-

coup d'électeurs de voter. Je crois donc qu'il est opportun de soumettre cette question à la Chambre et que nous avons raison d'espérer que le Gouvernement apportera à la loi électorale un amendement dans le sens indiqué par la motion du député de Saint-Jacques et qui sera dans l'intérêt général du pays.

M. HOCKEN (Toronto-Ouest): Monsieur l'Orateur, je désire communiquer à mes collègues l'expérience que j'ai acquise à ce sujet et, pour quelques-uns de mes honorables amis, elle constituera peut-être une surprise. J'approuve sans réserve la teneur de la résolution qu'a présentée mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret). Je doute fort qu'une disposition de cette nature soit nécessaire dans les circonscriptions rurales, étant donné que les gens changent moins souvent de domicile à la campagne que dans les villes. Mais quand nous en vînmes à faire la visite de ma circonscription à la veille des dernières élections, nous nous rendîmes compte que quinze à vingt pour cent des gens dont les noms étaient inscrits sur les listes électorales étaient introuvables. Ils avaient déménagé et de ce fait la porte était ouverte à la corruption la plus effrénée, si mes adversaires l'avaient voulu. En effet, ils auraient pu faire voter d'autres personnes à la place des absents. De plus, sous le régime de la loi en vigueur, un électeur est dépouillé de son droit de suffrage du seul fait qu'il déménage disons d'un côté à l'autre de la rue Spadina, dans ma circonscription électorale. Si par malheur, il transporte ses pénates de l'autre côté de la rue à la veille d'une élection, il perd *ipso facto* son droit de suffrage. Je tiens surtout à insister sur ce fait que dans une grande ville comme Montréal ou Toronto, nombre de citoyens sont exposés à perdre leur droit de suffrage si par malheur ils sont obligés de changer de domicile quelques semaines avant les élections. Et le prorata des électeurs ainsi exclus du droit de suffrage est peut-être encore plus élevé à Toronto qu'à Montréal, parce que les logements sont surtout loués au mois dans la ville de Toronto. Dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ici, entre quinze et vingt pour cent des électeurs ont été privés de leur droit de vote par la loi actuelle.

M. J. J. HUGHES (King's, I.P.-E.): Monsieur l'Orateur, j'approuve entièrement la résolution, parce que je sais que même dans les campagnes et les villages, nombre de bons citoyens ont été privés de leur droit de suffrage aux dernières élections, en vertu de la loi actuelle. Voilà pourquoi, suivant moi, il serait à propos de la modifier.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Monsieur l'Orateur, la question que soulève la résolution de l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) mérite d'être étudiée, il n'y a pas le moindre doute quant à cela. Nous l'avons cependant étudié lorsque la présente loi des élections fédérales a été adoptée. Alors comme aujourd'hui, nous nous sommes trouvés en face de la même difficulté, c'est-à-dire, découvrir le remède à la situation. La même, question est venue sur le tapis en 1897, au cours d'un débat sur ce sujet. Et, à cette époque tout comme en 1920, nous en sommes venus à la conclusion que la loi telle qu'elle causerait peut-être moins d'inconvénients que si nous essayions de la modifier.

Il en a été question, surtout en 1897, à propos des instituteurs et, je crois aussi, des pasteurs méthodistes. Les instituteurs, surtout dans les district ruraux de l'Ontario, changent très souvent de localité; il en est de même des ministres du culte. Or il arrivait bien souvent qu'instituteurs et pasteurs fussent privés de leur droit de vote, simplement à cause du changement. Dans les villes, les gens changent de quartier. Néanmoins, personne n'a encore indiqué un bon moyen de remédier à cette situation. En permettant à un électeur qui a changé de division de revenir voter dans le district qu'il a quitté, on s'expose à de gros frais pour faire venir les électeurs de tous les coins du Canada, et ce fut justement la principale objection dans le passé et devant la Chambre il y a deux ans. Mais il est évidemment malheureux de priver un nombre de gens de leur droit de vote, simplement parce qu'ils ont changé de résidence quelque temps avant l'élection. Peut-être pourrait-on, comme le propose mon honorable ami, leur permettre de voter dans le district qu'ils ont ainsi quitté; mais cela ne constituerait pas un remède pour ceux qui seraient allés demeurer très loin. Il y a des gens de Québec et d'Ontario qui s'en vont dans l'Ouest; ceux-là seraient certainement dans l'impossibilité de voter. C'est surtout pour les électeurs qui ne font que changer de quartier et continuent d'habiter la même ville. Certes, la proposition mérite d'être étudiée, mais j'aurais voulu que l'honorable député de Saint-Jacques nous suggérât quelque bon moyen de parer à la difficulté. J'admets avec lui qu'il sera bon d'examiner le

point quand viendra le moment de modifier la loi des élections.

L'hon. D. D. McKENZIE (solliciteur général) : Si j'en juge d'après les opinions émises des deux côtés de la Chambre jusqu'ici, la proposition de l'honorable député de Saint-Jacques ne rencontre pas d'objections. Comme l'a déclaré mon honorable ami (M. Guthrie) la difficulté consiste particulièrement à trouver le remède qui convient. Evidemment, chacun veut avoir le droit de voter; c'est naturel; et, une fois qu'on a le droit de voter, on choisit l'endroit où l'on désire exercer ce droit. L'endroit tout indiqué pour cela est le lieu même où l'on habite ou celui qu'on a l'intention d'habiter durant quelque temps. Pourquoi désire-t-on voter? C'est pour se choisir un représentant au Parlement. Or, celui qui quitte Montréal pour aller demeurer à Toronto vous dira: "Donnez-moi le droit de voter à Montréal, si vous voulez; mais je quitte cette ville pour aller habiter Toronto, et maintenant je tiens à me mettre en contact avec le représentant de la ville dans laquelle je vais demeurer". Permettre à cette personne de voter à Montréal, ce ne serait pas la satisfaire, car elle désirera avoir un représentant dans la ville ou la province qu'elle va habiter. Il est très difficile de remédier à une pareille situation. C'est très simple de faire une nouvelle loi ou de modifier la loi actuelle de telle sorte que l'électeur conserve son droit de voter là où il est déjà électeur; et là où il réside, c'est-à-dire, de modifier la loi de telle sorte qu'il ait toujours son droit de vote pour la prochaine élection qui peut avoir lieu après son départ. Il n'est pas aussi facile d'indiquer le moyen qui lui donnera qualité de voter dans toute autre partie du Canada qu'il sera susceptible d'habiter. Je ne suis arrivé à aucune conclusion, mais pour moi, le seul moyen pratique serait de permettre à cet électeur de voter d'après le certificat que lui remettrait le directeur des élections. Par exemple, un électeur demeurant dans la Nouveau-Brunswick, peut prouver au directeur des élections qu'il a le droit de voter dans n'importe quelle circonscription; s'il partait pour la Colombie-Anglaise, il se ferait remettre, par le directeur des élections, un certificat qui, sur présentation au directeur des élections dans cette dernière province, lui permettrait de voter à la première occasion. Peut-être pourrait-on adopter quelque disposition dans ce genre-là. L'autre cas est bien moins difficile, et je pense que si l'on donnait à l'électeur le droit de voter dans la circonscription qu'il vient de quitter, il n'en résulterait pas de difficultés. Comme le cas se présenterait surtout dans les villes, le déplacement ne serait guère onéreux. Souvent on ne fait que changer de maison dans la même rue; de sorte que cela ne ferait pas une grande différence. Il est fort probable, je dirai même presque certain, que la question sera étudiée et qu'on trouvera le bon moyen de remédier à la question.

Le représentant de la division Saint-Jacques (M. Rinfret) a comparé la loi actuelle sur le privilège électoral à la loi d'autrefois, je suis d'avis que cette dernière valait mieux. Depuis l'établissement de la Confédération, toutes les provinces choisissaient leurs représentants aux Communes aux termes de la loi provinciale, et cette pratique a persisté jusqu'en 1885 ou 1886, année où ce Parlement a établi une loi sur le privilège électoral aux élections fédérales. En ce temps-là, des fonctionnaires appelés reviseurs étaient chargés de dresser les listes dans toutes les provinces. Cet usage a été respecté jusqu'en 1898, lorsque du consentement unanime—je n'étais pas député, mais je crois savoir que personne n'a objecté d'un côté ou de l'autre—le Parlement a rétabli l'ancien état de choses et a décrété de nouveau le privilège électoral reconnu par chaque province. Il en a été ainsi jusqu'à l'élection de 1917, qui était la première élection fédérale, depuis le rétablissement du droit électoral provincial, où des députés étaient envoyés au Parlement sous l'empire d'un système fédéral. Tant à l'élection de 1917 qu'à celle de 1921, les électeurs étaient désignés par une loi du Dominion. Cependant, depuis la Confédération, la plupart des élections au Canada ont eu lieu conformément aux lois des provinces.

Nous avons dans ma province, au sujet des conditions requises pour être électeur, un état de choses que je tiens pour idéal. Nos listes sont revisées tous les ans, qu'il y ait une élection ou qu'il n'y en ait pas. Le 27 avril de chaque année, les listes sont closes et peuvent servir à n'importe quelle élection. Ellles ne servent pas maintenant aux élections fédérales, il va sans dire; elles sont exposées à des additions et à des retranchements avant qu'elles puissent être employées aux fins d'une élection dans tout le Dominion. Je n'hésiterais aucunement à recommander notre système pour les élections fédérales. Je n'exprime pas l'avis du ministère; je parle pour moi seul; néanmoins, ce serait le *nec plus ultra* pour toutes les provinces canadiennes de dresser les

listes annuellement, afin qu'elles fussent prêtes en tout temps, advenant une élection. On ne considère pas, du moins, dans ma province, que la dépense soit un obstacle. C'est un fait que la confection annuelle de ces listes n'entraîne pas de grands frais.

Toutefois, nous n'aurons à nous occuper que d'une légère retouche à la loi pour permettre à l'électeur d'aller voter à l'endroit où il habitait précédemment, ou d'exercer son privilège électoral là où il se trouve. Il devra avoir un certificat qu'il pourra porter sur lui, afin de voter à la première élection fédérale qui aura lieu subséquemment. A mon avis, le projet de résolution de mon honorable ami est très opportun et la Chambre, j'en suis sûr, sera bien aise de l'adopter.

M. LEWIS: Nous admettons tous, je crois, que tout Canadien qui peut être électeur doit avoir le droit de voter, et que le seul fait d'être parfois obligé par des circonstances indépendantes de sa volonté de se rendre dans une autre circonscription ne devrait pas l'empêcher d'exercer son privilège électoral en sa qualité de citoyen du Canada.

Je conçois facilement que la disposition qui a été insérée dans la loi électorale a sa raison d'être. Son objet était peut-être de donner la certitude qu'un individu ne voterait pas deux fois. Cependant, plusieurs députés nous disent qu'elle porte plus atteinte aux droits des électeurs dans les grandes villes que partout ailleurs. Dans les districts ruraux, très peu de gens ont à souffrir de leur déplacement; mais, dans les grandes villes dont les habitants déménagent sans cesse, cette disposition est très dure pour eux, et je conçois qu'il y aura des inconvénients, quoi que l'on fasse pour remédier au défaut de la présente loi.

Nous nous apercevons, cependant, que le projet de résolution n° 12, qui a trait à la représentation proportionnelle et au vote alternatif, protège celui qui veut exercer son droit de suffrage, ainsi que l'intérêt public. Lorsque ce sujet sera amené sur le tapis et que nous aurons le loisir de l'étudier attentivement, nous pourrons, il me semble, supprimer nombre d'inconvénients que présentent aujourd'hui les pratiques électorales. Au sujet, il m'est permis de parler de la représentation proportionnelle dans les grandes villes. D'après ce système, qu'un homme habite n'importe quel endroit d'une ville, qu'il passe d'un quartier dans un autre dans ses confins, il conserve son droit de suffrage, et je crois qu'il sera assez tôt pour indiquer les avantages de la suppression de bien des entraves et des anomalies de la loi, lorsque ce système fera l'objet de nos délibérations. En adoptant un mode d'élection convenable, nous pourrons assurer au votant, ainsi qu'aux groupes d'électeurs, une juste quote-part de représentants dans chaque circonscription.

S'il est besoin de modifier les dispositions de la loi relatives aux districts ruraux, fort bien: qu'on la modifie; mais, on l'a fait voir, c'est dans les villes que se font sentir la plupart des inconséquences apparentes de la loi. Ces inégalités ne disparaîtront réellement que le jour où les gens pourront exercer le droit de suffrage à la faveur des listes dressées pour telle ou telle ville et non pour telle ou telle division électorale, et c'est pourquoi il me semble qu'il ne faudrait pas effectuer de changement tant que la Chambre n'aura pas été invitée à examiner la question de la représentation proportionnelle.

(La motion est adoptée.)

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF À LA LOI DE L'IMPOT SUR LE REVENU (1917).

M. W. M. GERMAN (Welland) propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait mettre à l'étude la question de savoir s'il y a lieu de modifier la loi de l'impôt sur le revenu (1917), telle qu'elle se trouve amendée par des lois subséquentes, en décrétant qu'il sera payé sur le revenu annuel de tout étranger qui, n'étant pas dimicilié au Canada, est employé au Canada ou tire un revenu de services rendus au Canada, huit pour cent de tout revenu d'au moins mille dollars.

Monsieur l'Orateur, cette résolution ne comporte aucune obligation particulière, puisqu'elle invite simplement le Gouvernement à se demander qu'il n'y a pas lieu de modifier la loi de 1917 concernant l'impôt sur le revenu. Comme il se peut fort bien que le véritable sens en échappe à plusieurs de mes honorables collègues, je commencerai par faire part des raisons que j'ai de la présenter.

A venir jusqu'à novembre 1921, la loi américaine de l'impôt sur le revenu était à peu près semblable à la nôtre; elle accordait les mêmes exemptions aux hommes mariés et aux célibataires, et assujétissait au même tarif quiconque touchait un revenu aux Etats-Unis, fût-il domicilié en ce pays-là ou ailleurs. Mais en novembre dernier, le Congrès modifiait la loi de l'impôt sur le revenu et en transformait comme suit l'article 210:

Au lieu de l'impôt prescrit par l'article 210 de la loi de 1918 sur le revenu, il sera, chaque

année où l'impôt sera en vigueur, prélevé, perçu et payé sur le revenu net de tout individu un impôt normal de huit pour cent du revenu net en sus des déductions autorisées par l'article 216; toutefois, pour le citoyen américain ou pour toute personne ayant son domicile aux Etats-Unis, le tarif à l'égard des premiers $4,000 de cet excédent sera de quatre pour cent.

L'exemption autorisée par le paragraphe (e) de l'article 216 est comme suit:

A l'égard de l'étranger non domicilié ou de la personne admise à bénéficier des dispositions de l'article 262, l'exemption individuelle ne sera que de $1,000, et cette personne n'aura pas droit à la déduction autorisée par le paragraphe (d).

Mais le citoyen américain a droit à une exemption de $2,500 ou $2,000. Les Canadiens ne sont pas expressément désignés dans cette loi du Congrès; cependant, je ne sais point d'autres étrangers qui s'emploient aux Etats-Unis sans y avoir leur domicile. Il y a peut-être un certain nombre de Mexicains, mais ce n'est pas la peine de les faire entrer en ligne de compte.

L'effet de la loi est évidemment préjudiciable aux Canadiens. Prenons comme exemple le comté de Welland, que je représente ici—je sais que le comté d'Essex, le comté de Lincoln et chacune des circonscriptions qui touchent à la frontière internationale se trouvent dans le même cas. Beaucoup d'habitants de ces comtés vont s'employer aux Etats-Unis; on en compte au moins 400 qui gagnent leur vie à Niagara Falls, à New-York et à Buffalo. Mariés ou non, si leur revenu est de $5,000, l'exemption à laquelle ils ont droit ne peut excéder $1,000, et il leur faut payer 8 pour 100 sur le reste. Par contre, l'Américain marié ou subvenant aux besoins d'autres personnes bénéficie d'une exemption de $2,500 et le tarif de l'impôt sur le reste de son revenu n'est que de 4 pour 100.

Notre loi ne fait pas de distinction entre Américains et Canadiens. Ainsi, le citoyen des Etats-Unis qui s'emploie au Canada a droit à l'exemption de $1,000 s'il est célibataire, et le reste de son revenu est passible de l'impôt de 4 pour 100; s'il est chef de famille ou soutien d'autres personnes, il a droit à l'exemption de $2,000 et on ne prélève que 4 pour 100 sur le reste de son revenu.

En principe, je suis contre les mesures de représailles; il me semble cependant que cette loi du Congrès est fort injuste envers nos compatriotes. Si beaucoup des nôtres vont s'employer aux Etats-Unis qui ont leur domicile au Canada, il ne faut pas oublier qu'ils ne sont pas moins nombreux les Américains qui, ayant leur domicile aux Etats-Unis, viennent gagner leur vie dans les circonscriptions canadiennes qui touchent à la frontière. C'est pourquoi je dis que si le Congrès n'abolit pas cette distinction en modifiant sa loi de l'impôt sur le revenu de manière à la rendre semblable à la nôtre, nous devrons suivre les dictées de notre devoir, c'est-à-dire imposer aux Américains un fardeau pareil à celui que la loi américaine fait peser sur nos compatriotes.

J'ai reçu une lettre du président d'une grande manufacture des Chutes Niagara, Ontario, et je désire en insérer les vues au hansard. C'est un citoyen des Etats-Unis et voici ce qu'il m'écrit:

Je vois avec plaisir que vous avez traité cette affaire d'une façon équitable et raisonnable. Nous espérons que le problème sera résolu sans aucune loi de représailles, bien qu'il soit évident que cette loi serait adoptée par le Canada si la situation ne pouvait être rectifiée autrement. Nous pensons que votre ligne de conduite est de nature à faire réfléchir le gouvernement américain sur la gravité des circonstances.

Comme nous l'avons écrit, nous faisons tout en notre pouvoir pour obtenir ce résultat, et nous avons exposé cet état de choses à un grand nombre de sénateurs et de représentants des Etats-Unis.

La situation est sérieuse et provoquante pour tous les manufacturiers établis le long de la frontière, et elle cause beaucoup d'ennuis à nombre d'employés de ces manufacturiers.

Il n'y a presque rien à ajouter à ce sujet. Je désire que le Parlement adopte cette résolution qui encouragera le Gouvernement à dire au congrès des Etats-Unis: "Nous sommes autorisés par le Parlement à décréter, si nous le voulons, une loi de représailles, mais nous espérons que vous considérerez qu'il est dans le plus grand intérêt de nos relations amicales, et des travailleurs des deux côtés de la frontière de modifier votre loi de façon à ce qu'elle se conforme à celle du Canada. Sinon, il est fort possible que nous soyons forcés par le Parlement d'édicter une loi de représailles qui placera le même fardeau d'impôts sur les épaules de vos citoyens travaillant au Canada que sur les nôtres qui travaillent aux Etats-Unis."

Voilà ce que je désire que fasse le Parlement, et ce qu'il devrait décider, je pense, indépendamment des bons rapports qui existent maintenant et ont existé depuis tant d'années entre les Etats-Unis et le Canada, et qui ne cesseront pas, je l'espère, d'ici à de nombreuses années. Il est de notre devoir d'appuyer nos concitoyens et de les protéger en ce qui concerne la loi que viennent d'adopter les Etats-Unis. Nous espérons, naturellement, que, dans un avenir prochain, les circonstances nous

dispenseront du fardeau de cet impôt, mais, cependant, il existe, et existera encore de nombreuses années, plus longtemps que nous le voulons. Cela étant, je prie le Parlement de sanctionner cette résolution afin que l'exécutif, avec l'autorisation du Parlement, puisse dire aux Etats-Unis: "A moins que vous ne changiez votre loi et ne donniez à nos citoyens les mêmes droits que nous accordons aux sujets des Etats-Unis, nous serons obligés de voter une loi de représailles—c'est une expression pénible, peut-être. . .

M. MACLEAN (York-Sud): Pourquoi ne pas l'appeler un traitement réciproque?

M. GERMAN: Mes honorables collègues de la gauche, et, peut-être, quelques-uns de ce côté-ci, étaient opposés à la réciprocité, il y a quelques années. Nous dirons une loi de représailles. Elle est plus expressive, je pense, et convient mieux à la situation. Tel est l'objet de la résolution, et j'espère sincèrement que la Chambre l'approuvera et que le cabinet l'adoptera.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, avant d'avoir entendu les observations de l'honorable député de Welland (M. German), je ne savais pas, au juste, ce qu'il entendait par les termes de sa résolution. Je connaissais la loi, bien que d'une manière imparfaite, qui a donné lieu à cette résolution, c'est-à-dire celle que les législatures des Etats-Unis ont présentée au mois de novembre. Au Canada, nous ne saurions désapprouver cette loi uniquement à notre point de vue; elle s'applique à tous les pays; elle ne s'attaque pas à notre nation personnellement, pas plus qu'elle ne tend à nuire à notre politique économique. Toutefois, c'est une loi qui provoque d'elle-même des représailles. Si les Etats-Unis décident d'imposer à nos nationaux et à ceux des autres pays qui gagnent de l'argent chez eux un fardeau plus lourd que celui qu'ils placent sur les épaules de leurs propres concitoyens, il n'y a qu'une chose à faire, selon moi, pour la nation voisine, c'est de suivre la même ligne de conduite. Autrement, ses propres citoyens se trouvent placés dans une situation désavantageuse vis-à-vis des sujets américains. Cette résolution me paraît donc fort opportune et digne de l'attention de la Chambre et de l'exécutif.

Néanmoins, il y a, à mon avis, une législation que nous pouvons désapprouver au Canada. Je veux parler de celle qui est dirigée non contre toutes les nations extérieures indistinctement, mais contre nous seuls, une législation qui est de nature à troubler le cours de notre politique domestique. On a essayé, depuis quelque temps, à édicter ce genre de législation aux Etats-Unis.

Je crains que ces efforts aient été, ou du moins semblent maintenant avoir été plus ou moins heureux. Ce procédé ne me paraît pas être de nature à maintenir et améliorer les bonnes relations qui ont existé durant tant d'années. Tout de même, si c'est le procédé qu'ils jugent le plus approprié, il faudra que le public l'adopte, non pas dans un esprit d'antogonisme, non pas dans un esprit de pauvre amitié, mais dans un esprit de confiance en soi-même, ferme et résolu.

Il me fait plaisir, en effet, d'approuver mon honorable ami de Welland, et j'espère que le Gouvernement considèrera sérieusement la proposition de mon honorable ami.

(La motion est adoptée.)

M. J. E. FONTAINE (Hull) propose la résolution suivante:

De l'avis de la Chambre le gouvernement fédéral devrait étudier l'opportunité de trouver des moyens d'établir un régime de pensions du vieil âge au Canada.

et il ajoute: Laissez-moi vous dire tout de suite, monsieur l'Orateur, qu'en me levant pour demander à cette Chambre d'adopter une législation qui permette au Gouvernement de payer une pension aux vieillards, je suis animé d'un grand sentiment d'humanité et de justice. En effet, ayant depuis un quart de siècle habité la ville de Hull, centre essentiellement industriel, j'ai été à même, plus que bien d'autres peut-être, de constater bien des fois qu'un grand nombre d'ouvriers, après s'être dépensés et avoir sacrifié leurs meilleures années dans les usines et les manufactures, deviennent dans leur vieil âge à la charge de leurs enfants ou sont forcés de prendre le chemin de l'hospice.

Quel spectacle pénible, monsieur l'Orateur, de voir que ces vieux serviteurs, qui ont fait leur part pour le progrès et le développement du pays, qui ont travaillé durant 30, 40 et même 50 ans pour enrichir les autres, qui ont dépensé tout leur actif, car leur capacité physique c'est bien leur actif, et dès que leur bras deviennent impuissants, usés par l'âge et par le travail, sont réduits à la mendicité. Je dis que c'est le devoir de l'Etat d'assister ces vieillards en leur payant une pension sous forme d'annuité ou rente viagère. Quelques-uns diront peut-être qu'ils auraient dû faire des économies et se faire des

épargnes dans le jeune âge, mais tous les membres de cette Chambre savent parfaitement bien que les salaires ne sont jamais assez élevés pour permettre de faire des économies; les gages payés aux ouvriers sont toujours basés sur le coût de la vie. Voulez-vous que je vous en donne une illustration: durant la malheureuse guerre qui vient de se terminer, les ouvriers ont obtenu une augmentation de gages parce que le coût de la vie augmentait sans cesse, et, depuis que la guerre est terminée les employeurs demandent la diminution des gages parce que, d'après eux, le coût de la vie a baissé. C'est donc un fait bien établi que les gages sont fixés par le coût de la vie; on calcule combien il en coûte à un ouvrier pour vivre avec une famille de cinq ou six enfants et le résultat de ce calcul fixe le salaire qu'il reçoit. Comment peut-il faire des épargnes quand on le paie juste assez pour donner le stricte nécessaire à sa famille? Pourtant, l'ouvrier comme l'homme riche a droit lui aussi à avoir un peu de confort dans le monde; l'ouvrier a un cœur, il aime ses enfants comme l'homme riche et il voudrait bien les outiller mieux qu'il ne l'a été lui-même pour les luttes de la vie; or, comment peut-il réaliser ce désir avec un mince salaire de deux ou trois piastres par jour?—Je mentionne spécialement les ouvriers, parce que ce sont surtout eux qui bénéficieront le plus de cette loi de pensions, mais il est bien entendu que tous ceux qui auront atteint, disons, l'âge de 65 ans, homme ou femme, et qui seront dans le besoin, qu'ils aient exercé durant leur vie n'importe quel métier ou commerce, bénéficieront de cette pension pourvu qu'ils aient été d'honnêtes citoyens.

Maintenant, monsieur l'Orateur, laissez-moi envisager la question à un autre point de vue. Vous savez que cette dernière guerre a complètement changé la mentalité des classes dans ce pays; le mouvement fermier s'est développé, le mouvement ouvrier s'est affermi; l'ouvrier s'est dit, et non sans raison, que s'il avait été si utile durant la guerre, s'il avait tant contribué à détruire le militarisme allemand et à sauver la civilisation, il avait bien droit à une reconnaissance. En effet, de toutes les classes de la société, c'est l'ouvrier qui a fourni le plus de soldats, c'est l'ouvrier qui a répondu le premier à l'appel, et, depuis la guerre, c'est l'ouvrier qui a le plus souffert du fardeau des taxes. Alors, je crois qu'une pension aux vieillards serait un moyen de leur prouver notre reconnaissance. Je crois que cela contribuerait beaucoup à amener l'accord entre le capital et le travail; ce serait un acte public qui démontrerait que le gouvernement de ce pays veut la justice pour toutes les classes et cela éloigneraient peut-être pour toujours ce malheureux conflit entre l'ouvrier et le patron. Pour démontrer que mes avancés sont vrais, j'ai reçu, depuis que j'ai inscrit cette résolution sur le Feuilleton de la Chambre, une quantité de lettres et de résolutions d'unions ouvrières m'appuyant et me souhaitant tout le succès possible pour mon projet de pension aux vieillards, entre autres: de M. Beaulé, président des Unions Nationales Catholiques; de M. Tom Moore, président du Congrès des Métiers et du Travail du Canada; du secrétaire de l'Union Ouvrière libérale de la ville de Hull; de M. Achille Morin, vice-président des Unions Nationales Catholiques. D'ailleurs, monsieur l'Orateur, cette question n'est pas nouvelle. Une loi pour une pension aux vieillards a été adoptée par le Parlement Impérial en 1908, et en 1911 le premier ministre actuel, l'honorable Lloyd George, présentait, à la Chambre des communes anglaise, un projet de loi, sous une autre forme, qui s'appelle "l'Assurance pour le Peuple". En présentant cette loi il s'exprimait ainsi: "Puisque le peuple est prêt à travailler au développement et au bien-être du pays, l'Etat, de son côté, devrait être prêt à travailler au bien-être de l'ouvrier."

En France, il y a déjà longtemps qu'il existe une loi de pensions pour les vieillards et les invalides; mais c'est surtout depuis 1905 que ces pensions ont pris de l'importance. En Allemagne, dès 1883 il y avait des assurances d'établies pour protéger les ouvriers, mais c'est surtout la loi de 1889, amendée en 1899, qui protège les vieillards et les invalides. Au Danemark, il existe une loi de pensions aux vieillards; dans la Nouvelle-Zélande, le parlement a établi une pension aux vieillards en 1908.

Après avoir démontré ce qui a été fait en Europe, monsieur l'Orateur, n'est-il pas permis d'espérer que bientôt, nous aussi, en Canada, nous aurons dans nos statuts une loi qui protégera le vieillard. D'ailleurs, cette question a déjà été étudiée par nos hommes d'état et par le parlement canadien. Je vois, par le hansard, que durant la session de 1907, M. Pringle, alors député de Stormont, proposa l'adoption d'une résolution qui se lisait comme suit: "La Chambre est d'avis que l'amélioration de la condition des nécessiteux âgés et

honnêtes et la question de secours à donner à ceux qui sont âgés et infirmes et hors d'état de pourvoir à leur subsistance méritent une prompte et sérieuse considération de la part du Gouvernement et du Parlement."

Cette motion, après avoir été discutée, fut retirée, mais M. Pringle revenait à la charge à la session de 1908 et proposa la résolution suivante: "Qu'un comité spécial de neuf députés soit nommé pour examiner un ou des projets tendant à assurer la participation financière de l'Etat ou de l'initiative privée à l'organisation de retraites pour la vieillesse et les pauvres méritants tout en tenant compte du coût et des résultats financiers probables au cas où ce comité donnerait son approbation à une proposition quelconque, et que le comité soit autorisé à faire venir personnes et documents et à questionner les témoins sous la foi du serment et sur affirmation."

Cette résolution fut adoptée, mais on ne lui a pas donné suite. A la session de 1912, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'ancien député de Peterborough (M. Burnham), celui-là même qui fut défait par l'orateur suppléant actuel—(M. Gordon) avaient tous deux inscrit au feuilleton de la Chambre une motion qui demandait la nomination d'un comité chargé de s'enquérir d'un système de rentes viagères pour le vieil âge au Canada. Comme vous le voyez, monsieur l'Orateur, il y a déjà plus de quinze ans que le parlement canadien a été saisi de cette question si importante des pensions pour les vieillards. Je crois que l'opinion publique est bien préparée et que le Gouvernement ne devrait pas retarder davantage pour agir.

Des fonds de pension ont été établis pour tous ces vaillants soldats qui sont allés au delà des mers défendre la civilisation contre le militarisme allemand et qui sont revenus au pays malades et invalides et ceci est très bien; des fonds de pension ont été établis pour les employés civils; les banques et autres institutions financières accordent des pensions à leurs employés; seuls ces vaillants soldats du travail, cette armée d'ouvriers qui ont été les pionniers de notre vie industrielle n'ont pas de fonds de pension pour leur vieil âge. Je dis que c'est le devoir de la nation d'agir tout de suite. Il me semble que les hommes qui ont donné 30 ou 40 ans de leurs belles années au développement des ressources de notre pays ont droit de réclamer une pension lorsqu'ils ont atteint un âge où ils ne sont plus en état de pourvoir à leur propre subsistance.

Une objection que j'ai entendue contre ce projet, monsieur l'Orateur, c'est que ceci détruirait le sentiment d'économie et d'initiative personnelle; l'ouvrier serait moins prévoyant, assuré d'avance que l'Etat s'occupera de lui quand il sera devenu vieux; pour moi, cette objection n'est pas sérieuse. Si cette loi, comme certains le croient, était de nature à causer des abus, les pays d'Europe où cette loi est en vigueur penseraient à l'abolir, mais au contraire, ils l'améliorent d'année en année. A ce compte-là, le Gouvernement abolirait le fonds de retraite des employés civils; les banques et les corporations qui ont un fonds de pension devraient le discontinuer à leurs employés. Au contraire, je crois que cette loi de pension serait de nature à stimuler l'énergie des ouvriers qui se sentiraient appuyés par l'Etat, et l'immigration en bénéficierait quand il serait reconnu qu'au Canada nous nous occupons de nos concitoyens quand ils sont devenus vieux et infirmes.

Je ne veux pas entrer dans aucun détail, savoir à quelle limite d'âge la pension devra commencer à être payée; je ne veux pas non plus m'occuper de quelle façon ce fonds de pension sera prélevé; ce sont des choses qui pourront être fixées lorsque le bill sera présenté. Ce que je veux dans le moment, c'est de faire adopter le principe par la Chambre afin que le Gouvernement comprenne bien qu'il ne faut pas différer davantage l'adoption d'une telle mesure.

J'ai ici, devant moi, un discours prononcé par sir Wilfrid Laurier, dans une grande assemblée tenue à Montréal, le 27 septembre 1916, assemblée à laquelle vous-même, monsieur l'Orateur, avez pris part. Dans ce discours, sir Wilfrid Laurier déclarait qu'aussitôt la guerre terminée—il entrevoyait déjà la victoire des alliés, ce grand Canadien—un des principaux problèmes serait l'établissement d'une pension pour les vieillards, et à cette fin il avait, disait-il, nommé une commission, composée de ses principaux lieutenants libéraux, pour étudier cette question.

Et, lors de la grande convention libérale, tenue à Ottawa, au mois d'août 1919, une résolution spéciale a été proposée et adoptée à cette fin.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas faire de cette résolution une question de parti; j'ai la ferme confiance que les membres de cette Chambre, qu'ils siègent à votre droite ou à votre gauche, la jugeront à son mérite. Mais il me sera permis, j'espère, de dire que c'est une idée essentiellement libérale et qu'il siérait bien au parti libéral de la mettre à exécution. Ce désir exprimé par sir Wilfrid Laurier, en 1916, et adopté en résolution aux grandes assises du parti

libéral, en 1919, devrait être, pour nous surtout, de la droite, un ordre auquel nous nous soumettons avec empressement.

Je sais que la situation financière du pays est très sérieuse; je sais que nous avons une dette énorme et que le gouvernement actuel cherche par tous les moyens possibles à équilibrer le budget, et pour cela il a l'approbation de tout le pays. Mais, cette question de pensions du vieil âge ne saurait être différée davantage. D'ailleurs, je ne crois pas commettre d'indiscrétion en disant que je connais les sentiments de l'honorable premier ministre, et je sais bien que lui, qui a fait une étude si sérieuse des conditions sociales et économiques du pays, est favorable à cette résolution et qu'il trouvera moyen de faire inscrire cette législation dans les statuts, ce qui sera tout à son honneur et à l'avantage du pays.

(La motion est adoptée.)

LES PENSIONS AUX MÈRES VEUVES DE SOLDATS DÉCÉDÉS

M. POWER propose:

Que de l'avis de la Chambre il est expédient de modifier la Loi des pensions aux membres des troupes canadiennes de mer, de terre et de l'air, ou à leur sujet, 1919, pour décréter que la pension d'une mère veuve d'un membre des troupes qui est mort en activité de service ne sera pas réduite à cause de ses revenus; et de plus qu'une pension lui sera accordée de droit, qu'elle ait ou non d'autres enfants vivants.

Il ajoute: C'est une proposition qui, sous différentes formes a été présentée à chacune des quatre dernières sessions de la Chambre. En 1918, d'après les dispositions de la loi des Pensions pour les membres du corps expéditionnaire, la mère veuve d'un soldat décédé avait droit à une pension de tant par mois; mais si, grâce à une occupation quelconque, elle gagnait quelque chose, ce revenu était déduit de son indemnité mensuelle. Je suis heureux de dire que cette restriction n'existe plus, et la mère veuve d'un soldat décédé touche, d'une façon générale, sa pension intégrale, sans qu'on en déduise ce qu'elle peut gagner en travaillant. On a encore amélioré son sort par la suite; en effet il fut décidé que même si elle était propriétaire de la maison qu'elle habite, on ne déduirait pas de sa pension l'équivalent du loyer; plus tard on décida que le fait pour elle d'avoir des enfants en état de gagner de l'argent et de subvenir à ses besoins ne constituait pas une raison suffisante pour que les commissaires des pensions puissent lui enlever la petite pension qui lui est accordée.

A l'heure actuelle, la mère veuve, a droit à $48 par mois, si elle est à charge. Si toutefois, elle a un revenu quelconque, ce revenu est déduit de la pension. Ainsi, si elle a un revenu de $25, $35, ou $40 par mois, c'est autant de moins qu'elle reçoit comme pension, c'est-à-dire que si son revenu est de $30 par mois, sa pension n'est que de $18 par mois. Cette résolution a pour objet de placer la mère veuve sur le même pied, précisément, que la veuve d'un soldat mort sur le champ de bataille, en France—en d'autres termes, elle a pour objet de lui donner une pension, qu'elle ait un revenu ou qu'elle n'en ait pas. Comme le savent sans doute mes honorables amis —et comme vous le savez vous-mêmes, monsieur l'Orateur, j'en suis sûr—la veuve du soldat tué à la guerre reçoit une pension sans qu'il lui soit nécessaire de prouver qu'elle est à charge. L'objet de cette résolution est donc de placer la mère veuve dans la même position, exactement. Ces dernières années, ceux qui se sont intéressés aux soldats et à ceux dont ces soldats avaient été le soutien, ont constaté que de nombreuses plaintes sont parvenues continuellement à la commission des pensions, aux députés, au clergé et à d'autres, représentant que la mère veuve recevait souvent la visite de représentants du ministère du rétablissement civil des soldats pour s'informer de sa situation financière. inspecter ses meubles, savoir quels sont ses moyens de subsistance. Si la vieille dame —car, de plus souvent, comme la Chambre le conçoit facilement, celles qui reçoivent ces pensions sont assez avancées en âge, si la vieille dame, dis-je, explique, par malheur, sa situation financière, et dit qu'elle se tire très bien d'affaires, il est bien possible que dans deux ou trois semaines, elle reçoive une lettre de la commission des pensions lui disant: "Vous recevez tel revenu, donc votre pension sera réduite d'autant." C'est afin d'éviter que cela arrive que je demande à la Chambre d'approuver cette résolution.

Plusieurs cas ont été cités à la Chambre, et ils ont été soumis aux commissaires des pensions, en maintes occasions, et je ne crois pas nécessaire de les mentionner de nouveau. J'appuis ce ploidoyer en faveur de la mère veuve sur la loi naturelle et sur le droit naturel. Il a été allégué de la part de l'ancien gouvernement que les mères n'avaient pas droit au support de leurs enfants dans d'autres provinces du Canada, sauf la province de Québec. En effet, dans la province de Québec, le fils, ou les enfants, doivent faire vivre leurs parents, et la loi y obligent ceux qui n'en veulent rien faire. Dans les autres provinces du

Dominion, je ne sache pas qu'il y ait aucune sanction légale semblable relative à ce qui, à mon sens, n'est qu'un droit naturel, un devoir basé sur la loi naturelle. Si elle n'existe pas dans les autres provinces, je le regrette pour celles-ci, et je regrette que ses législateurs n'aient pas jugé à propos d'inscrire dans leurs statuts une loi qui existe depuis le commencement du monde, et qui devrait être inscrite dans les statuts de toute province, de tout pays. C'est une loi naturelle, tout simplement il n'est que naturel que le fils subvienne aux besoins de sa mère, lorsque celle-ci est sans ressources; en tout cas, il doit voir à ce que cette mère à qui il doit la vie, vive confortablement, s'il lui est possible de le faire. Je prétends que, dès que le soutien de la famille est tombé sur le champ de bataille, il est du devoir du gouvernement de s'occuper de ceux qu'il a laissés. Il est donc du devoir de l'Etat de remplacer l'absent, de remplacer le fils qui, sans doute, s'il n'eût pas répondu à l'appel à la défense du pays, pourrait aujourd'hui assurer le confort à sa mère. Je pourrais aussi arguer que nous nous sommes occupés, dans la loi des pensions, d'une catégorie qui, quelque droit qu'elle puisse avoir à une certaine considération du Gouvernement et de l'Etat, n'en a sûrement pas plus que les mères veuves. L'article 34, paragraphe 1, de la loi des pensions se lit ainsi:

Le père ou la mère ou toute personne tenant lieu de père ou mère par rapport à un membre des forces décédé à droit à pension, lorsque ce membre des forces n'a pas laissé d'enfant, de veuve, ou de femme divorcée ayant droit à pension, ou une femme à qui une pension a été accordée sous l'autorité du paragraphe trois de l'article trente-trois de la présente loi, et lorsque ce père ou cette mère ou cette personne est dans un état de dépendance et qu'il ou qu'elle était, lors du décès de ce membre des forces, totalement, ou à un degré important, entretenu ou entretenue par lui.

La mère, en état de veuvage, d'un militaire a droit à une pension lorsque ce militaire ne laisse pas d'enfant—il n'y a rien à redire contre cela—ni veuve, ni une épouse divorcée, sous réserve de certaines conditions, ni aucune femme recevant une pension par application du paragraphe 3 de l'article 33 de la loi. Voyons quelle est cette femme visée par le paragraphe 3 de l'article 33 de la loi. Ce paragraphe est ainsi conçu:

Une femme qui, bien que non mariée à un militaire du corps expéditionnaire vivait avec lui en Canada au moment où il est entré au corps et durant une période raisonnable antérieure, était publiquement reconnue par lui comme son épouse peut, en cas de décès de ce militaire et à la discrétion de la commission, obtenir la concession d'une pension équivalente à la pension qu'elle aurait reçue si elle avait été sa veuve juridique. La commission peut aussi octroyer une pension, si elle est d'avis qu'il y aurait injustice à ne pas reconnaître une femme comme l'épouse d'un militaire du corps expéditionnaire, en l'absence de la preuve qu'elle ait été publiquement reconnue par lui comme son épouse.

Voici un exemple. La mère, étant veuve, d'un soldat tué à la guerre ne peut obtenir une pension tant que la maîtresse de celui-ci est vivante. Si la maîtresse vit, elle a un droit antérieur à la pension de l'Etat à celui de la mère du militaire. Il ne m'appartient pas de récriminer contre la présence dans nos lois d'une disposition visant ce que nous avons appelé l'*unmarried wife* (épouse non mariée). Je sais que dans un grand nombre de cas le Parlement est intervenu, parce que des enfants étaient issus de ces unions et parce qu'en certains autres cas la femme avait été trompée par le militaire tué à l'ennemi. J'admets tout cela et je ne demande pas qu'on raye cette disposition de la loi, mais je voudrais que la mère fût admise sur le même pied que la femme en question. La justice exige que la mère du militaire, qui a probablement plus souffert de la guerre que n'importe qui, soit admise à bénéficier d'une pension. N'oublions pas que les mères ont versé les plus abondantes larmes et les plus amères, que la guerre a été pour elles plus cruelle que pour toute autre. Les mères ont passé plus de nuits agitées que personne dans ce pays. L'Etat a distribué des pensions à tout le monde, excepté à celles-là. Le Parlement a gravement manqué à son devoir envers elles. La Chambre devrait, ce me semble, voter ma proposition pour faire disparaître une contradiction de nos lois.

L'hon. H. S. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats): Je n'étais pas présent à la séance lorsque notre honorable collègue de Québec-Sud (M. Power) a développé l'objet de sa motion. Je ne puis malheureusement être en position d'apprécier toute la force de ses arguments.

Comme l'a dit notre honorable collègue dans la dernière partie de son exposé, le sort d'une veuve qui a été abandonnée à l'origine par son mari est pitoyable. Je ne suis pas préparé à discuter la question au fond; je demanderai donc à notre collègue de vouloir bien consentir à retirer son projet et en saisir le comité parlementaire qui a été chargé d'examiner ces questions et en particulier celles relatives aux pensions et à la restauration des anciens combattants. Le comité entendra les propositions que notre collègue a formulées et sera en mesure de soumettre un texte à la Chambre.

J'espère que notre honorable ami accueillera la proposition que je lui adresse. S'il persistait à vouloir connaître le sentiment de la Chambre, je n'y verrais pour ma part aucun inconvénient sérieux; mais comme je viens de le dire, je crois que le comité d'enquête a intérêt à être renseigné sur cette question, à l'étudier dans toutes ses parties, en vue de la préparation d'un rapport qui sera, avec ses conclusions, soumis à la Chambre.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, cette question des pensions devient de jour en jour une école d'apprentissage, et le Parlement reçoit constamment des renseignements nouveaux sur la condition réelle des choses.

Depuis la guerre et depuis l'adoption de la loi, une situation s'est développée qui n'est plus la même qu'à l'époque où la loi a été votée, et mon avis est qu'il faut tenir compte des faits nouveaux qui sont venus à jour.

L'honorable député de Québec-Sud (M. Power) a rappelé des injustices regrettables accomplies sans idées préconçues, dans l'application de la loi des pensions, au préjudice de veuves possédant par ailleurs quelques ressources. Je ne veux pas blâmer la loi des pensions, car on est toujours préjugé dans son propre cas. Ainsi, dans la ville que j'habite, je connais une veuve qui eût dû recevoir une pension, mais comme elle touchait un loyer de maison insuffisant pour son entretien et quelques autres petits revenus, on lui a refusé une pension à laquelle lui donnait droit la belle conduite de ses deux fils à la guerre, dont l'un a été tué.

En vertu du fonctionnement bizarre de la loi, elle n'a pas reçu sa pension, mais on a rectifié l'erreur.

En justice pour ma province, je dois appeler l'attention sur le fait que dans l'Ontario, nous avons une loi comme celle qu'a mentionnée mon honorable ami par laquelle les enfants sont obligés de venir en aide à leurs parents. Mon honorable ami a donné de bonnes raisons pour que cette loi soit adoptée dans tout le Canada et si cela dépendait de cette Chambre d'en faire une loi fédérale, je dirais: "Faites-le" parce que je crois qu'il n'y a rien d'aussi pénible au monde que de voir des parents abandonnés, sans soin, vivant dans la pénurie, comptant sur la charité d'amis, quand leurs enfants vivent dans des circonstances assez confortables et quelquefois plus que confortables. Si un enfant n'a pas d'égard pour son père ou sa mère, c'est le moment où la loi devrait intervenir et l'obliger à accomplir ce devoir. Je suis heureux qu'une loi semblable ait été adoptée dans Ontario il y a deux ou trois ans.

Je partage de tout cœur l'idée émise par mon honorable ami, dans sa résolution. Comme la Chambre a entrepris de remédier aux insuffisances de la loi concernant les mères veuves des membres de l'armée de terre, il ne peut être mal de faire de même au sujet des forces navales et aériennes.

Comme le ministre des Finances (M. Fielding) est absent, je ne puis savoir le montant que cela comporte, mais j'appuie cordialement le principe de la résolution proposée par mon honorable ami, et je voudrais le voir consacrer de quelque manière par une loi de ce Parlement.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, en l'absence du ministre des Finances (M. Fielding), peut-être que mon honorable ami (M. Power) n'insistera pas pour que sa résolution soit mise aux voix. Il faudrait prendre en considération le montant des obligations financières qui en résulteraient et la Chambre devrait avoir quelques renseignements sur ce point. En attendant le ministre du Rétablissement civil des soldats (M. Béland) a suggéré que le comité pourrait étudier la question. Mon honorable ami saura quoi dire à ce sujet; mais je lui demanderai de considérer l'opportunité de laisser sa motion en suspens, tout au moins jusqu'à ce que le ministre des Finances ait eu l'occasion d'en parler.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur, il me semble que ce que nous devrions faire en ce moment est très clair; peut-être qu'en un sens la motion de l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) va un peu plus loin qu'il ne le désirait. Il n'y a pas de doute que l'intention de la loi est de reconnaître la mère comme elle devrait l'être, mais en même temps nous devons traiter la question comme beaucoup d'autres demandes de pension, c'est-à-dire en tenant compte des besoins. En d'autres termes, si la mère est riche, je ne pense pas que mon honorable ami soit d'avis qu'elle devrait recevoir une pension. Son opinion est que l'argent devrait être laissé à d'autres veuves, à des mères veuves et à des soldats qui en ont grandement besoin et que, comme l'avait décidé le gouvernement précédant, le besoin du titulaire de la pension devrait compter pour beaucoup, indépendant de toutes considération de sacrifice que le Par-

lement s'est reconnu impuissant à indemniser pleinement. Il me semble que la meilleure chose à faire n'est pas comme on l'a suggéré, de retirer la résolution, mais, de la renvoyer au comité permanent des pensions où elle sera régulièrement étudié et où on ne la perdra pas de vue. Je conseillerais à l'honorable député de Québec-Sud qu'au lieu de retirer sa motion il demande à la renvoyer à ce comité.

M. SPEAKMAN: Comme membre du comité des pensions, je voudrais dire un mot d'encouragement à l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) qui a fait la proposition. Cette question a été et est actuellement discutée par le comité et je dois dire que cela se fait dans un bon esprit: En discutant cette question de déduire de cette pension le montant provenant d'autres sources à la mère veuve, nous n'avons cessé de considérer que chaque bénéficiaire, —qu'il s'agisse d'une veuve ou d'une mère veuve ait droit à des moyens d'existence confortable. Nous nous efforçons maintenant de modifier la loi de façon à assurer cette existence confortable; mais comme l'a dit mon honorable ami (sir Henry Drayton) l'argent sera donné autant que possible où il est nécessaire.

Dans nombre de cas, les veuves de soldats aussi bien que les mères de soldats qui sont veuves, touchent un faible revenu qui est le fruit de leur travail. En dépit de leur épuisement, elles font du blanchissage, de la couture et mille autres petits travaux dont elles n'avaient pas l'habitude, afin d'augmenter leurs revenus et de vivre dans un honnête confort. Le comité est d'avis que dans les cas de cette nature— je ferais peut-être mieux de ne pas le dire.

M. POWER (Québec-Sud): Relativement aux cas de cette nature, le Parlement a déjà adopté une loi décrétant que les veuves de soldats et les mères de soldats qui sont veuves ne perdent pas un sou de leurs pensions du fait qu'elle se font d'autres revenus par leur travail. Pour moi, nous perdons donc notre temps a discuter un aspect du problème qui est réglé depuis deux ou trois ans.

M. SPEAKMAN: J'allais dire que nous avons inclu les faibles revenus provenant d'autres sources mais qui ne suffisent pas par eux-mêmes à assurer une existence honnête aux veuves ayant perdu un fils à la guerre. Le but que nous visons, c'est de soumettre le plus tôt possible au Parlement un amendement à la loi en vigueur afin de prévoir les cas de cette nature et de faire en sorte que les veuves qui ont sacrifié leurs fils au service du pays puissent vivre d'une façon convenable et confortable. A nos yeux, le principe fondamental de la loi se résume à ceci: C'est là le moins que le pays puisse faire à l'égard de ces veuves et nous sommes décidés de faire tout ce qui dépend de nous afin qu'elles obtiennent justice. Loin de moi l'idée de prononcer une seule parole à l'encontre de la motion en discussion, car je vois cette proposition d'un bon œil. Je tiens simplement à rassurer les craintes de l'honorable député et à lui faire savoir que si la question est renvoyée au comité des pensions elle sera examinée avec la plus grande sympathie.

M. MARTELL: Bien qu'elle ne soit pas strictement pertinente au sujet en discussion, je désire néanmoins soulever une question que j'ai prise à cœur. Je fais allusion en ce moment à un cas qui s'est produit dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter ici. Il y a quelques semaines, une femme dont le fils est tombé sur les champs de bataille et qui touchait une allocation d'absence ainsi qu'une délégation de solde, se trouva dans la nécessité d'obtenir une pension. A l'époque où le fils de cette veuve tomba face à l'ennemi, elle touchait, je le répète, une délégation de solde ainsi qu'une allocation d'absence elle receverait aussi un peu d'aide du dehors et son gendre était en mesure de l'aider. Elle était donc en état de joindre les deux bouts grâce à ces ressources réunies. Cependant, il y a six mois passés, elle se trouva absolument rendue au bout de ses ressources et acculée à ce dilemne: Ou obtenir une pension ou prendre le chemin de l'asile des indigents. La pauvre femme s'adressa donc à votre humble serviteur, dans les circonstances, et je m'occupai de son affaire sans délai. J'ai le regret d'annoncer toutefois que la commission des pensions a décidé contre elle. Quoique le fils de cette femme ait été tué sur les champs de bataille d'outre-mer, les commissaires ont néanmoins décidé qu'elle n'a pas droit à une pension parce qu'elle avait attendu trois ans après la mort de son fils pour en demander une. Si c'est là le régime en vigueur au Canada relativement à l'octroi des pensions aux parents des soldats victimes de la dernière guerre, le plus tôt notre population sera renseignée de ce chef et le plus tôt nous ferons disparaître ce prétexte futile qui empêche l'Etat de pourvoir aux besoins des parents des soldats tombés au champ d'honneur,

le mieux ce sera pour le peuple canadien tout entier. J'ai écrit une lettre au ministre à ce sujet et les observations que j'ai faites étaient peut-être un peu trop corsées, car j'ai obtenu en somme une satisfaction très minime.

C'est très bien pour nos hommes publics d'affirmer qu'ils éprouvent beaucoup de sympathie à l'égard des parents des soldats de la grande guerre, qui dorment leur dernier sommeil sur les champs de bataille d'outre-mer. Cependant, la sympathie ne suffit pas pour faire vivre les vieillards qui ont sacrifié leurs fils à la défense du pays. La sympathie et les bonnes paroles ne les empêchent pas de prendre le chemin du refuge des indigents de sorte que le plus tôt nous mettrons un frein à cette pitié sentimentale pour faire face aux réalités de la vie, le plus tôt nous appliquerons les dispositions de la loi des pensions à la lumière de la raison et de l'équité, le mieux ce sera pour tous les intéressés.

Le ministre de la Milice et de la Défense (M. Graham) a déclaré tout à l'heure qu'il aimerait à voir inscrire dans nos statuts, si le Parlement a juridiction en cette matière, une loi fédérale tendant à obliger les enfants à protéger et à aider leurs parents qui sont avancés en âge. Or, j'incline à croire que les statuts de la province de Québec renferment une loi identique à celle dont le ministre préconise l'adoption. Mon honorable ami devrait s'en souvenir, la province de Québec fournit un magnifique exemple de civilité et de respect filial au reste du Dominion.

Les gens de la province de Québec sont en réalité ceux qui observent le mieux les règles de la civilité, mais le fait pour un ministre de langue anglaise de prendre la parole ici et d'affirmer qu'il aimerait à voir l'adoption d'une loi de cette nature par le Parlement canadien, ne saurait avoir pour effet d'améliorer la situation. En a-t-on assez dit de la province de Québec? Or, pour moi qui vient de la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'il est de mon devoir de proclamer que tous les bons citoyens canadiens doivent une dette de reconnaissance à Québec pour avoir démontré qu'il existe au moins une province de la Confédération où l'amour filial règne suprême et où les règles de la civilité sont respectées de tous.

Je conseillerais à l'honorable ministre de la Milice de demander à la province d'Ontario de faire une loi comme celle-là plutôt que de venir lui-même prier la Chambre des communes d'en adopter une.

L'hon. M. GRAHAM: Il existe déjà une loi de cette nature dans l'Ontario.

M. l'ORATEUR: La Chambre consent-elle à adopter la motion?

Quelques VOIX: Adoptée.

M. POWER: Je crois qu'il y a d'autres députés qui désirent adresser la parole sur ce sujet.

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

Reprise de la séance

M. LOGAN: Monsieur l'Orateur, le projet de résolution du député de Québec-Sud (M. Power) se recommande aux honorables députés et surtout à ceux d'entre eux qui sont au fait des questions de pension; aussi me bornerai-je à dire que je l'approuve et à suggérer que le principe en soit soumis au comité maintenant chargé d'étudier les griefs relatifs aux pensions, comme l'a proposé le député de Red-Deer (M. Speakman). Les griefs des pères et des veuves à qui l'on a refusé des pensions sous prétexte qu'ils pouvaient encore gagner leur vie sont beaucoup plus graves qu'on ne le pense; mais insister sur ce point, ce serait tout simplement répéter ce que l'on vient de dire et ce qui est connu de quiconque a eu à s'occuper des pensions. Je sais le cas d'une mère qui a vu partir pour la guerre les quatre fils qu'elle avait. Son mari, un mineur, fut blessé à l'épine dorsale, dans un accident survenu après le départ des quatre garçons, et devint invalide. Trois des garçons furent tués sur le champ de batailles et le survivant souffre encore des blessures qu'il a reçues à la guerre. Le père devenu invalide mourut au bout de quelques années, et la mère devenue veuve est obligée de voir à l'entretien de ses autres enfants encore tous en bas âge, et à cette fin, d'accepter de faire des travaux de la nature la plus servile. C'est une gentille petite femme, une active zélatrice de l'Armée du Salut, et elle a toutes les qualités d'une bonne mère. Privée de l'aide de ses trois fils qui reposent dans quelque cimetière des Flandres, elle pourvoit à la subsistance du reste de sa famille en nettoyant, dans les gares de chemins de fer, les salles d'attente des hommes, dont les planchers sont généralement très sales. Il n'est pas honorable pour le Canada que cette brave mère se voie contrainte à cette tâche servile et désagréable pour assurer le soutien de sa famille. On lui avait alloué une pension

de $48 par mois, mais sous prétexte qu'elle gagnait un salaire, la Commission des pensions a réduit ce chiffre à $40, bien que cette pauvre mère soit obligée de se mettre à genoux pour laver les planchers et gagner ce prétendu salaire. C'est vraiment honteux pour le pays. J'espère qu'en présence de ce cas ou d'autres cas semblables, le comité va décider de faire des représentations assez fortes pour épargner désormais aux mères de famille l'humiliation de recourir à pareils moyens de soutenir des enfants qui devraient être plutôt à la charge de l'Etat.

Je sais qu'un jeune garçon de quatorze ans a dû cesser de fréquenter l'école pour voir au soutien de sa mère. Parvenu à l'âge de dix-huit ou dix-neuf ans, il est parti pour l'Europe et a trouvé la mort sur le champ de bataille. Aujourd'hui sa mère est obligée d'assurer la substance de deux petits enfants en allant travailler, dès sept heures du matin, à coudre, durant neuf heures par jour, des draps de cercueil dans une fabrique de cercueils. La Commission des pensions écrivait à son mari, le 3 mars dernier, une lettre où elle déclarait refuser toute pension à cette femme et à son mari invalide. Voici le texte de cette lettre:

> La Loi des pensions permet d'accorder une pension au père ou à la mère d'un soldat décédé, si ce père ou cette mère est à la charge de quelqu'un et incapable, pour cause d'infirmité mentale ou physique, de pourvoir à sa propre subsistance. La Commission des pensions a décidé que, n'étant pas complètement invalide, mais capable d'accepter certaines sortes d'emplois qu'on pourrait vous offrir. . .

Cet homme ayant perdu quelques doigts d'une main, ne peut obtenir d'emploi, puisqu'il est déjà si difficile à celui qui a ses deux mains, d'en obtenir.

> . . . que votre femme et votre fils gagnent tous deux un salaire, il n'est pas possible de vous accorder une pension en vertu de la loi.

J'ai déjà dit quel était l'emploi de la femme. Le garçon qui survit et qui a maintenant quinze ans, a dû quitter l'école afin de gagner la faible somme de $5 par semaine pour empêcher son père et sa mère de crever de faim.

La mère travaille à la manufacture de cercueils et le bureau des pensions lui a refusé la moindre allocation, bien que son autre enfant subvenait à ses besoins avant de partir pour l'Europe. Ce sont-là des cas qui, me semble-t-il, jetteront du discrédit sur le système canadien des pensions. Nous comprenons tous, il va sans dire, le danger, du point de vue financier, d'ouvrir lest portes trop grandes. On soumet parfois au bureau des pensions des demandes qui ne sont pas légitimes et, à n'en pas douter, en tentera "de lui jouer des tours", pour me servir d'une expression courante. Cependant, monsieur l'Orateur, il est aussi des cas, comme les deux que j'ai mentionnés, qui démontrent la nécessité de modifier la loi ou d'accorder plus de latitude au bureau des pensions de ce grand pays.

Je ne vous retiendrai pas davantage, étant convaincu qu'un comité étudiera l'affaire à fond, et que des exemples comme ceux que j'ai cités ne seront plus signalés à la Chambre—des exemples de parents dont les enfants ont fait le sacrifice suprême et auxquels on refuse une pension convenable parce qu'ils peuvent, grand Dieu, décrasser les parquets ou travailler dans une usine.

Je suggérerai à l'honorable député de faire renvoyer cette question au comité; cependant, s'il ne le fait pas, je voterai pour le projet de résolution.

L'hon. R. J. MANION (Fort-William et Rainy-River): Je suis sorti vers cinq heures et demie cet après-midi et je regrette de n'avoir pas entendu la discussion; néanmoins, en parcourant de nouveau le projet de résolution que j'avais déjà lu, je sens qu'il est, pour ainsi dire, l'objet de toute ma bienveillance. J'ai connu de temps à autre plusieurs cas où la mère veuve d'un soldat qui a trouvé la mort en Europe dans un certain service de l'armée a été la victime d'un traitement qui me paraissait très injuste. Le cas que vient de citer l'honorable préopinant (M. Logan) est un exemple de ce genre. S'il est vrai que le pays paye des pensions qui s'élèvent à une somme énorme, et s'il est également vrai que quelqu'un pourrait tenter de tromper le bureau des pensions, je crois, d'un autre côté, qu'il est du devoir du Parlement et du public de ne rien négliger afin que les mères, les épouses et les enfants de ceux qui ont porté les armes en Europe soient traités avec justice. Tout dernièrement, j'ai eu connaissance d'un cas auquel j'ai fait allusion en passant, dans une autre circonstance. La mère d'un jeune homme tombé sur le champ de bataille possédait à Port-Arthur deux petites maisons louées. Elle n'habitait pas ma circonscription, mais elle m'a écrit à ce sujet. Lorsqu'elle recevait un loyer minime pour ces deux maisons, elle s'est rendue en Angleterre. Plus tard, ces maisons étant vacantes, sa pension a été diminuée ou entièrement supprimée, parce qu'à la suite d'une enquête, on avait fait rapport qu'elle recevait un faible loyer. Si mes sou-

venirs sont fidèles et d'après sa lettre qui aurait tiré des larmes, elle ne touchait pas de loyer en ce temps-là.

Il est fort dangereux, selon moi, de faire entrer en ligne de compte certain revenu d'une mère veuve, car celui qui fait l'enquête peut y mettre de la négligence et, même s'il est absolument de bonne foi, les circonstances changent parfois après son enquête.

Je fais le meilleur accueil à un projet de résolution comme celui-ci. Je conviens aussi avec celui qui m'a précédé (M. Logan) que ce sujet pourrait être discuté par le comité qui siège actuellement; cependant, si le projet est mis aux voix, il aura toute ma sympathie et je serai tenu d'appuyer celui qui l'a préposé.

Je n'ai qu'une autre remarque à faire. Il peut se présenter des cas où une mère qui ne reçoit pas de pension trompe le bureau et, de cette manière, abuse de la population canadienne; mais je pense que les mères de ce calibre-là seront en très petit nombre. Quoi qu'il en soit, il vaut mieux que le pays pèche par excès de générosité que par parcimonie dans une affaire semblable.

M. T. W. CALDWELL (Victoria-et-Carleton): A titre de membre du comité des pensions de l'an dernier, je désire commenter brièvement ce projet de résolution. Je dirai tout d'abord que je l'accueille et l'appuie avec la plus grande cordialité. Bien que la loi ait été modifiée l'an dernier afin de frapper la mère veuve plus cruellement qu'elle l'avait jamais été, la modification n'a été adoptée que sur l'avis de la majorité des membres du comité. Comme je faisais partie de ce comité je me suis énergiquement opposé au changement qui consistait en ceci: la première loi décrétait qu'une mère veuve qui avait des fils habitant sous son toit serait censée recevoir dix dollars, par mois, de chacun d'eux. La modification de l'an dernier a étendu la partée de cette disposition et y a inclus les filles comme les fils. Si je ne me trompe, le mot "enfants" a été substitué au mot "fils". De plus, l'amendement laissait à la discrétion du bureau des pensions le soin de décider si ces dix dollars seraient défalqués de la pension.

Si je ne me trompe, le texte portait: "des enfants demeurant avec elle ou non, qui contribuent ou sont censés contribuer au soutien de la mère-veuve". Cette disposition a été quelque peu modifiée à la dernière session. A venir jusqu'à l'an dernier, tout ce que la veuve gagnait était déduit de sa pension; mais on a alors modifié la loi de manière à prescrire que cette mère-veuve pouvait, sans voir réduire le chiffre de sa pension, gagner $20 par mois, y compris ce que ses enfants étaient censés verser pour subvenir à ses besoins.

J'ai le ferme espoir que l'auteur du projet de résolution ne permettra pas que l'affaire soit renvoyée au comité des pensions. Ce comité, j'en faisais partie l'an dernier; j'en suis encore membre cette année. A la dernière session, le comité n'a pu parvenir à s'entendre sur cette question; il en avait été de même l'année précédente, et les dispositions de la loi actuelle n'ont été adoptées qu'à une très faible majorité des voix du comité de l'an dernier.

Il s'agit ici d'une question que la Chambre devrait décider elle-même au lieu de la renvoyer à un comité formé d'un petit nombre de ses membres. Je le répète donc: je me plais à espérer que l'honorable député ne consentira ni à retirer sa résolution ni à laisser renvoyer la question au comité. A mon sens, c'est à la Chambre qu'il appartient de régler l'affaire.

M. POWER: Il semble exister à l'égard de l'objet de la résolution un léger malentendu qu'il faut attribuer à une erreur typographique qui s'est glissée dans le Feuilleton. Le projet de résolution est inscrit comme suit:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi pourvoyant à des pensions aux membres ou relativement aux membres des forces navales et militaires d'aviation du Canada.

Tandis qu'on devrait lire:

—aux membres de forces navales, militaires et aériennes du Canada.

Certains collègues avaient en l'idée que les veuves mères de membres des forces militaires du Canada jouissaient déjà de certains avantages qui n'avaient pas été accordés aux veuves mères de membres des forces navales ou du service d'aviation. Afin de dissiper cette fausse impression, je dirai que les veuves dont les enfants ont été soldats, marins ou aviateurs sont toutes sur le pied de la plus parfaite égalité.

J'ai oublié, cet après-midi, de faire observer que si la loi actuelle porte préjudice aux veuves ordinaires, c'est-à-dire à celles qui sont mères de soldats canadiens, elle a des conséquences encore plus fâcheuses pour les mères de soldats canadiens qui ne demeurent pas au pays. Prenons

comme exemple la veuve mère d'un soldat qui s'est enrôlé aux Etats-Unis et celle qui demeure aujourd'hui en Ecosse ou en Angleterre, et dont le fils a trouvé la mort après s'être enrôlé au Canada; envers cette dernière on n'use pas de la même libéralité qu'à l'égard de celle qui demeure au Canada. On a bien légiféré de manière à améliorer le sort de la mère canadienne devenue veuve, mais en ayant soin de stipuler qu'elle ne bénéficierait de cette amélioration qu'à la condition de rester au Canada. Si elle rentre dans son pays, en Ecosse, en Angleterre ou aux Etats-Unis, sa pension se trouve réduite d'autant. Pour la mère qui habite en Ecosse ou aux Etats-Unis, cette réduction du chiffre de la pension est aussi cruelle que pour celle qui est domiciliée au Canada. Je considère donc qu'une loi conçue dans le sens de la présente résolution aurait pour effet d'améliorer très sensiblement le sort de ces personnes.

Eu égard à la demande faite par le ministre du Rétablissement, par le chef du Gouvernement et par le ministre de la Milice, je consens volontiers à ce que l'affaire soit renvoyée au comité des pensions; mais je tiens à rappeler que c'est la cinquième fois que je présente cette résolution. On n'a jamais manqué de l'examiner et de l'adopter à l'unanimité, divers membres de la Chambre prenant successivement la parole pour faire voir comment on traite les veuves mères de soldats dans les différentes parties du pays. Chaque fois, on l'a renvoyée au comité parlementaire accompagnée des meilleurs vœux et des plus chaleureuses recommandations de mes collègues de la Chambre, et chaque fois qu'il s'est agi de donner force de loi aux conclusions du comité, on s'est aperçu que celui-ci se refusait à pousser la générosité jusqu'à accorder plus que le maigre supplément de cinq ou dix dollars par mois à ces mères-veuves. Chaque fois que la Chambre s'est trouvée saisie du rapport du comité des pensions, je me suis efforcé d'obtenir que la loi fût modifiée de manière à favoriser davantage cette catégorie de femmes; à deux reprises, si ce n'est à trois, M. l'Orateur a écarté la proposition que je faisais par voie d'amendement pour la raison que je n'avais pas le droit d'amender la décision du comité à l'égard de matières participant de la nature d'une loi de finance.

De sorte que, tout en étant d'accord avec mon honorable chef et ses collègues, et, par déférence pour eux, tout en ne m'opposant pas au renvoi de la résolution au comité, j'ai fort peu d'espoir qu'elle devienne loi à moins que les membres du comité qui sont présents fassent une lutte sérieuse en comité et voient à ce que les vœux de la Chambre soient accomplis.

M. l'ORATEUR: Dois-je comprendre que la motion est renvoyée au comité?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut amender sa propre motion. Un autre honorable membre devra proposer que cette motion soit renvoyée au comité spécial.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Personne ne peut proposer cela maintenant. L'honorable député a clos le débat.

M. l'ORATEUR: Il le peut du consentement unanime de la Chambre.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: J'ignore, dans le moment, quelle est la question au sujet de laquelle on demande l'assentiment unanime de la Chambre, mais le débat relatif à cette motion est maintenant clos.

M. l'ORATEUR: La Chambre consent-elle à l'adoption de la motion?

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AUX MÈRES DE SOLDATS DÉCÉDÉS

M. POWER propose un projet de résolution ainsi conçu :

Cette Chambre décide qu'il y a lieu de donner un pouvoir discrétionnaire à la Commission des pensions pour accorder des pensions aux mères des soldats défunts, dans le cas où ces mères ont été abandonnées par leurs maris ou en ont été séparées, ces pensions devant être payées aux mêmes conditions que les pensions aux mères veuves.

Il y a fort peu à dire au sujet de cette résolution. Elle demande à la Chambre d'approuver le principe en vertu duquel les mères des soldats décédés qui ont été abandonnées ou séparées de leurs maris soient traitées sur le même pied que les mères veuves pourvu qu'elles puissent prouver qu'elles le méritent. C'est dans le but de donner effet à cette dernière disposition que le projet de résolution propose d'accorder certains pouvoirs discrétionnaires à la commission des pensions. Je puis dire que, s'il faut en croire l'expérience de tous ceux qui ont été en rapports avec les commissaires des pensions, il vaut mieux les laisser le moins possible à leur propre discrétion. Cependant le nombre et la diversité de cas qui relèvent de ce projet de résolution sont tels que je ne veux pas lier la commission

par des règles impérieuses et arbitraires. Nous pourrons, plus tard, modifier la loi, de façon à rendre justice à tous les intéressés, mais je crains que si nous n'accordons un pouvoir discrétionnaire à la commission, certaines personnes qui en sont indignes, puissent obtenir des pensions.

Afin de vous faire voir les cas que je voudrais compris dans cette loi, laissez-moi vous citer un exemple de ma propre circonscription. Il existe une famille à Québec dont je connais les enfants depuis plusieurs années. Au moment de la déclaration des hostilités, cette famille comptait trois jeunes gens qui se sont tous enrôlés sous les drapeaux. Deux d'entre eux sont revenus grièvement blessés, tellement qu'ils ne peuvent gagner leur vie. L'un est, aujourd'hui, si je ne me trompe sous les soins du département de la restauration des soldats dans la vie civile, et l'autre touche une pension d'incapacité complète. Malheureusement, le troisième de ces jeunes gens a été au front.

Quelque temps plus tard, sa mère, que j'avais toujours connue comme veuve, a obtenu une pension. Subséquemment, elle a eu un humble emploi comme femme de ménage à l'hôtel des postes. Le cas m'a été soumis, et j'ai écrit au président de la commission des pensions appelant son attention sur la loi qui décrète que la pension d'une mère veuve ne doit pas être réduite parce qu'elle gagne de l'argent. La commission m'a répondu que j'avais raison sur tous les points excepté que cette femme n'était pas veuve. Après plus ample enquête, j'ai découvert qu'elle avait été abandonnée en 1894 par son mari, qui aurait quatre-vingt-huit ans, aujourd'hui, s'il vivait, et qu'elle n'en a pas eu de nouvelles depuis.

Elle ne pourra toucher sa pension avant de prouver qu'elle est veuve. C'est pour remédier à un cas comme celui-là, en vertu duquel, se basant sur une simple question de formalité, des commissaires ont refusé d'accorder la pension à cette femme, que je propose de donner aux commissaires le pouvoir de traiter les femmes placées dans cette circonstance sur le même pied que les mères veuves.

Il n'est pas nécessaire d'expliquer à la Chambre qu'il en coûterait très cher à cette personne d'employer des détectives pour chercher à découvrir où est son mari et pour faire insérer des annonces dans les journaux.

Je n'ai pas besoin de faire observer à la Chambre qu'aux termes de la loi, et dans tous les cas dans la province de Québec, en ce qui concerne les droits civils et les biens, après cinq ans d'absence, un homme peut être déclaré absent. Il m'est bien inutile aussi d'expliquer qu'en matière criminelle —et cela s'applique à tout le Canada—une personne peut alléguer, à l'encontre d'une accusation de bigamie, que l'autre partie n'a pas entendu parler de l'homme ou de la femme depuis sept ans. Ainsi donc, puisque nous avons déjà de semblables dispositions dans nos statuts au sujet de tout cela, il devrait sûrement y avoir une disposition similaire à propos des pensions. Je prétends qu'il est souverainement injuste de demander à une femme, en une circonstance comme celle que je viens de mentionner, d'encourir la dépense de prouver qu'elle est veuve. La commission des pensions m'a informé qu'un grand nombre de ces cas existent par tout le Canada, et que ce serait une excellente chose si nous édictions des lois s'y appliquant. Je crois que le ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile est bien d'accord avec moi qu'on devrait s'occuper de semblables cas. Je sais qu'en certaines circonstances il peut y avoir peut-être des tentatives de fraude, et c'est pour cette raison qu'actuellement je propose de laisser une certaine discrétion à la commission des pensions. Je crois que la présente résolution devrait au moins être adoptée telle qu'elle et qu'il serait bien inutile de la renvoyer à un comité quelconque. Le cas est bien simple, et je m'attends à une déclaration d'approbation de la part de la Chambre.

L'AVANCE DE L'HEURE

La Chambre reprend la discussion de la proposition suivante de M. Kay:

Cette Chambre est d'avis qu'il est opportun de soumettre au cours de la session présente une proposition de loi interdisant l'adoption de l'heure avancée dans une partie quelconque du Canada.

Et l'amendement introduit par M. Duff.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle disposée à adopter la motion?

Quelques VOIX: La motion est adoptée.

Quelques VOIX: Non pas.

M. l'ORATEUR: Je déclare la motion rejetée.

CANALISATION DU SAINT-LAURENT

La Chambre reprend la discussion de la résolution, suivante présentée par M. Church:

Que de l'avis de la Chambre, le gouvernement du Canada devrait acorder une attention prochaine et favorable au rapport de la Commission Internationale conjointe sur la

route du Saint-Laurent, et prier le gouvernement des Etats-Unis de se joindre au Canada dans une convention internationale pour l'exécution du projet recommandé.

M. H. C. HOCKEN: Quand la Chambre s'est ajournée, le jour que cette question a été abordée, je n'avais pas eu l'occasion de dire les quelques mots sur ce sujet que j'avais alors à l'esprit. Je n'ai que des louanges à l'adresse de mon honorable ami de Toronto-Nord, monsieur l'Orateur, pour avoir soumis cette question à la Chambre. C'est un sujet d'une très grande importance pour le Dominion du Canada, et qu'il importe au plus haut point, je crois, de discuter plus au long qu'il ne peut être discuté durant la présente session, avant que nous puissions faire assumer à la Chambre et au pays la responsabilité de donner suite à ce grand projet. C'est pourquoi je ne partage aucunement l'opinion de l'honorable membre de Qu'Appelle (M. Millar) qui a déclaré que c'était une perte de temps pour la Chambre de discuter une motion de ce genre. Ce n'est qu'en discutant un projet comme celui-là que la Chambre finira par comprendre ce que cela signifie réellement et que le pays en arrivera à être instruit de la nécessité de ces grands travaux.

Mon honorable ami de Qu'Appelle paraît croire que l'objet qu'on a en vue avec ce projet est d'accroître la population de Toronto. Cette idée peut lui être venue parce qu'un représentant de la ville de Toronto avait soumis ce projet; mais je crois, s'il veut bien donner à la chose un peu plus d'attention, qu'il découvrira qu'en réalité ce projet sera dans l'intérêt des parties mêmes du pays où la population ne se groupe pas en de grandes villes. Selon moi, c'est là un projet bien mûri qui sera avantageux pour toutes les provinces du Canada. La commission internationale a donné son approbation à ce projet, et tous les membres de la Chambre ont reçu, je crois, le rapport de cette commission. Non seulement les membres de la commission ont-ils approuvé ce projet, après en avoir examiné toutes les phases avec le plus grand soin, mais ce projet a en outre reçu l'appui du président des Etats-Unis.

L'un des mes honorables amis—l'honorable représentant de Saint-Jacques (M. Rinfret), je crois—a soutenu qu'il y avait un objection à cela; que dans une entreprise de cette nature, le Canada ne devrait pas s'associer aux Etats-Unis. Je ne puis aucunement accepter cette manière de voir parce qu'à mon sens, il est à souhaiter que ces deux grands pays travaillent de concert à l'exécution de ce projet et cela, de façon à en assurer la réalisation d'ici quelques années. La pensée d'entrer dans une association pareille avec nos voisins du sud ne m'effraie nullement. Je crois que cette action conjointe et plus intime des deux pays, en vue de leur développements respectif grâce à l'exéction d'un projet semblable à celui que nous délibérons maintenant, est de nature à resserrer davantage les liens qui les unissent, sans les fusionner sous un même drapeau ou régime politique, et qu'elle a pour but d'assurer, durant un autre siècle, la paix dont les deux pays ont joui depuis cent ans. Je crois, monsieur l'Orateur, que l'amitié qui a existé entre les Etats-Unis et le Canada provient surtout du maintien des relations commerciales et financières, et il fait bon de voir le Canada et les Etats-Unis coopérer par la commission internationale conjointe pour mener à bonne fin une entreprise qui, à mon sens, est de nature à rendre un service énorme à toutes les provinces du Dominion, sans aucune exception.

La Providence s'est montrée très généreuse envers le Canada, en le gratifiant d'une si merveilleuse voie de navigation intérieure, qu'on n'en peut trouver de semblables, dans aucune autre partie du globe. Si, dans le passé, nous avons fait beaucoup pour améliorer cette route, nous devons, aujourd'hui, nous avons maintenant à exécuter un développement plus considérable que tout ce qu'on a conçu, jusqu'ici, développement qu'après une étude approfondie de la question, on ne trouvera pas hors de proportion à nos ressources financières, et qui produira des résultats tels que les deux pays seraient justifiables de l'entreprendre. Si nous restions inactifs et si nous refusions d'accroître les avantages qui sont à notre disposition, les générations futures nous accuseraient assurément de manquer de patience et de courage. Il fut un temps dans l'histoire du Canada où le montant d'argent nécessaire aurait véritablement stupéfié, mais depuis dix ou vingt ans, nous avons pris l'habitude de parler de millions quelquefois de billions et 100 ou 250 millions est un chiffre qui n'épouvante pas, aujourd'hui, autant qu'il y a quelques années.

L'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) a parlé, l'autre jour, de l'économie remarquable qu'il y a d'utiliser le transport fluvial de préférence à celui par chemins de fer. Je n'ai pas besoin, je pense, de développer cette idée dans tous ses détails. Je me contente de faire observer que, possédant de pareilles

perspectives au point de vue du transport par eau, nous devrions montrer quelque courage pour les utiliser, parce que l'économie dans le coût de transport devra être considérable et parceque, le retour à la prospérité se produisant, les différents réseaux de voies ferrées du Canada et de ce continent ne pourront—ainsi qu'il leur est arrivé, il y a quelques années—suffire au transport. Le Canada possède plus de milles de voies ferrées par mille de sa population qu'il n'est peut-être absolument nécessaire pour son commerce. Si nous pouvons diminuer le coût du transport, surtout à l'Ouest de ce dernier, nous épargnerons à l'avantage des cultivateurs de cette région un montant énorme d'argent et nous leur fournirons l'avantage d'acheter des articles fabriqués dans l'Est, et c'est ainsi que notre commerce s'étendra de l'Est à l'Ouest dans les conditions les plus favorables et les plus économiques.

Il y a environ deux ans, il s'est produit, au Canada, ce qu'on appelle une disette de wagons; on ne pouvait trouver de wagons pour transporter les produits. La cause en était à la prospérité remarquable dont nous jouissions alors. Ce temps-là revient et il s'écoulera deux ou peut-être trois ans avant que nous ne nous trouvions de nouveau en face d'un état de choses identique à celui qui existait, il y a deux ou trois ans, alors qu'on ne pouvait trouver le nombre de wagons nécessaire au transport du commerce du pays. Nous ne pourrons, cela va de soi, compléter cette route fluviale en temps utile pour faire à cette état de choses, mais vu que cela se répétera périodiquement, nous devrions commencer dès maintenant à déterminer le temps où nous devrons entreprendre ces travaux afin d'accroître les moyens de transport. J'ai dit qu'à mon sens, ce projet offrait beaucoup d'avantage à chaque province du Dominion. Quel résultat aura-t-il à l'endroit des Provinces maritimes? Je crois qu'il permettra aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse de vendre leur charbon dans la plus grande partie d'Ontario. Avec un chenal profond et de gros bateaux, de 10,000 tonnes peut-être, on pourrait vendre le charbon de la Nouvelle-Ecosse, dans l'ouest, jusqu'à Hamilton et la péninsule de Niagara et dans le nord, jusqu'à North-Bay ou encore plus au nord. Si nous pouvions créer un état de choses qui permettrait de vendre le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans tout l'Ontario, nous nous trouverions à favoriser cette province de la façon la plus avantageuse possible. Ce qui est vrai du charbon, l'est également de l'acier qui est fabriqué sur une grande échelle, dans la Nouvelle-Ecosse.

L'acier est un produit qui demande à être transporté à bon marché: les vaisseaux pourraient être chargés à l'usine même, et de là les produits pourraient être transportés jusqu'à la tête des grands lacs. Ce serait évidemment très avantageux pour la Nouvelle-Ecosse. Ce qui s'applique à la Nouvelle-Ecosse s'applique également au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince Edouard, si ces provinces ont quoi que ce soit à vendre. Il est probable que les pommes de terre du Nouveau-Brunswick iraient toujours dans le Maine; mais bien souvent on aurait été content d'en avoir dans l'Ontario; or, la pomme de terre est une marchandise qu'il faut porter à bon marché. Il serait facile d'écouler dans les grands centres ce que produisent en général les provinces maritimes, si nous avions des taux de transport moins élevés. Or le seul moyen d'avoir le transport à bon marché, c'est par eau à la place du chemin de fer. C'est justement le but de cette proposition.

J'estime que la chose serait aussi avantageuse pour la province de Québec. Je sais que certains députés se figurent que la canalisation du Saint-Laurent portera préjudice à la province de Québec. Ils pensent peut-être que le terminus des océaniques serait établi plus pour l'Ouest que Montréal. C'est exact pour les navires à service irrégulier ou les navires de charge; mais Montréal demeurerait le terminus du service des voyageurs, car on n'imagine pas, du moins pas moi, que les paquebots aillent plus loin que Montréal. L'avantage que, d'après moi, la province de Québec retirerait du projet, serait de pouvoir expédier pour un cinquième ou peut-être un dixième de ce que cela lui coûte aujourd'hui par chemin de fer, les produits de ses usines du lieu de fabrication jusqu'à la tête des grands lacs. Il y a beaucoup d'articles fabriqués dans la province de Québec qui pourraient être vendus dans les provinces de l'Ouest à de bien meilleures conditions, si les taux de transport étaient réduits dans la proportion qu'on obtiendrait sûrement avec le transport par eau au lieu du transport par voie ferrée. En plus de cela, l'ensemble du Dominion ne peut pas être prospère sans que la grande cité de Montréal et les autres centres industriels de la province de Québec aient leur part de cette prospérité. Je ne pense pas qu'une province puisse être prospère sans que cette prospérité ne se reflète dans

[M. Hocken.]

toutes les autres provinces: ce qui fait le bien de l'une, fait le bien de toutes. Sur ce point le projet que nous discutons et qui a l'approbation non seulement de ceux qui l'ont étudié dans tous ses détails, mais aussi de la grande République du sud, est un de ceux qui devraient s'imposer à l'attention des hommes d'affaires de la province de Québec qui dirigent là-bas les grands établissements industriels de même que des intérêts financiers de cette province qui sont plus ou moins mêlés, inévitablement et inextricablement, à la prospérité des fabriques et des entreprises industrielles de la région.

Je ne connais pas d'endroit qui soit appelé à profiter plus de ce projet que la ville de Montréal. C'est le grand centre financier du Canada, et par cela même elle jouirait d'une grande partie de la prospérité qu'amènerait la réalisation de ce projet. Je compare quelquefois les articles des journalistes de la province de Québec qui s'opposent à ce projet, à ces ouvriers qui s'opposaient autrefois et qui s'opposent encore maintenant à l'introduction de la machine qui économise la main-d'œuvre. Je suis d'avis que toute amélioration apportée à notre système industriel et à notre système de transport profiterait à tout le pays et en cela la province de Québec a autant sinon plus à gagner que la province d'Ontario. Cette dernière en profiterait aussi, mais pas autant, je crois, que la province de Québec. Québec a une distance plus longue à parcourir que l'Ontario pour écouler les produits de ses fabriques et elle doit payer des taux plus élevés pour leur transport. Mais s'il existait une voie fluviale avec un service régulier de navires allant de Montréal jusqu'à la tête des lacs en suivant le Saint-Laurent, l'avantage que peut avoir actuellement l'Ouest de l'Ontario sur la province de Québec au point de vue du prix du transport n'existerait plus. En effet, la différence des prix de transport entre Montréal et Toronto jusqu'à la tête des lacs, est insignifiante. C'est pourquoi je prétends que la ville de Montréal et la province de Québec ont autant à gagner que la province d'Ontario et j'estime que tous mes collègues de la gauche devraient être en faveur du projet. On évalue à cinq ou dix centins par minot l'économie que l'on ferait dans le transport du grain de l'Ouest. Disons sept centins; mes honorables amis peuvent se faire une idée de l'avantage qu'il y aurait à transporter le grain des trois provinces des Prairies par eau au lieu de la transporter par chemin de fer.

M. BROWN: D'après les calculs de mon honorable ami, combien faudrait-il de millions de boisseaux de grain pour économiser l'intérêt sur le montant qui serait affecté à l'entreprise?

M. HOCKEN: J'aborderai cette question plus tard. Si nous pouvions réduire le prix du transport du grain à 7 cents environ le boisseau, et si nous pouvions réduire en proportion le transport dans l'Ouest des articles manufacturés, les contribuables des provinces de l'Ouest y gagneraient des deux façons. Ils achèteraient de l'Est ce dont ils ont besoin à meilleur marché, alors qu'ils lui vendraient, ainsi qu'aux pays européens, à des prix plus élevés. Je suis donc convaincu que, à l'exception de la Colombie-Anglaise, toutes les parties du Canada bénéficieraient énormément de la réalisation de ce projet.

Je ne traiterai pas cette question en détail, parce qu'elle est discutée à fond dans le livre qui a été mentionné. En outre, mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) en a parlé au long, l'autre jour. J'envisagerai plutôt le sujet sous son aspect général. Mon honorable ami de Lisgar (M. Brown) veut savoir quel en serait le prix. Eh! bien, monsieur l'Orateur, je vais démontrer qu'il n'en coûterait rien, que la construction de ce canal ne priverait pas le trésor fédéral d'un seul sou. Cette assertion, je n'en doute pas, étonnera mon honorable collègue de Lisgar. Mais je base mon argument sur le fait qu'en creusant le canal du Saint-Laurent on obtiendrait en même temps pour le pays—pour les provinces de l'Ontario et de Québec, en particulier—deux millions de chevaux-vapeur d'énergie électrique, et deux autres millions pour les Etats-Unis. J'oserai dire que ces quatre millions de chevaux-vapeur pourraient être vendus à un prix suffisamment élevé pour défrayer les frais généraux de l'entreprise, tant au point de vue de l'électricité que de la navigation. En prenant quatre millions de chevaux-vapeur à $20 ou $25 chacun, nous aurons $100,000,000 par année, somme qui, outre qu'elle paierait les frais généraux, défraierait probablement toutes les dépenses de la distribution de l'énergie électrique et de l'administration de la navigation du canal.

M. HUGHES: Ces chevaux-vapeur seraient-ils en demande?

M. HOCKEN: Pas immédiatement, mais si ces travaux sont entrepris, il est concevable qu'ils ne seraient pas achevés avant deux ou trois ans, ou peut-être plus, et dans cet intervalle, on pourrait très bien

préparer le marché pour l'énergie qui serait obtenue. Je ferai remarquer, à ce sujet, que les Etats-Unis trouvent qu'il n'est pas seulement opportun mais avantageux d'électrifier leurs chemins de fer. Nous vendrions une grande quantité de cette énergie que nous rapporterait cette entreprise, à la suite de l'électrification des chemins de fer de l'est de l'Ontario et, peut-être, de l'ouest de Québec. Quoi qu'il en soit, il ne serait ni onéreux ni difficile, pour les chemins de fer nationaux d'exploiter tout leur réseau de Montréal à la frontière du Niagara par l'électricité. Et l'heure n'est pas loin où ce mode de transport sera bien plus employé que maintenant. Aux Etats-Unis, plusieurs centaines de milles de voies ferrées sont exploitées par l'électricité, ce qui est, sans contredit, la meilleure force motrice pour un chemin de fer. D'abord, elle représente une économie de 10 pour 100—je crois qu'elle est évaluée à 12 pour 100—du poids qu'une locomotive peut remorquer. En eau et en combustible, la locomotive à vapeur doit remorquer 12 pour 100 de la pesanteur du train, ce qui pourrait être éliminé par l'usage de l'énergie électrique. En outre, l'électricité est beaucoup plus efficace, dans les temps froids que nous avons parfois en ce pays. La locomotive électrique ne gèle jamais, de sorte que, plus il fait froid plus on peut s'y fier. Comme l'a fait observer un honorable député, il n'y a aucun risque d'incendie.

Je pense que, en moins de dix ans, l'électricité sera reconnue sur tout ce continent comme la force motrice idéale pour tous les chemins de fer. Aux Etats-Unis, on est à discuter si l'on ne devrait pas construire de gigantesques usines centrales d'énergie pour l'exploitation du pouvoir électrique par la houille à la mine même en transmettant ce pouvoir aux chemins de fer à 200 ou 300 milles plus loin.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, d'après les études que j'ai faites en amateur, il est vrai, du problème des chemins de fer de ce continent, que c'est un progrès dont nous serons bientôt témoins. Je fais cette digression en réponse à mon honorable ami qui m'a demandé si cette énergie serait utilisée. Je lui dirai, comme mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church) l'a fait observer, l'autre jour, que là où l'énergie électrique est exploitée en grandes quantités, la vie industrielle est plus intense, et que là où l'on apercevait de modestes villages ou de petites villes, surgissent de grands centres industriels.

[M. Hocken.]

Voyez seulement la ville de Welland où l'énergie électrique est utilisée abondamment, et vous avez là un exemple qui vous montre comment il est possible de transformer un simple bourg en une ville considérable. Dans l'ouest de l'Ontario il est peu de localités où les industries ne sont pas actionnés par l'électricité. En un mot, c'est l'énergie électrique qui a fait de l'ouest de l'Ontario une des régions les plus prospères du Dominion.

La puissance électrique a trois avantages principaux sur la vapeur: elle est moins coûteuse, elle est plus propre et elle est plus effective. Je pourrais vous citer des faits pour le prouver, empruntés à ma propre expérience, si c'était nécessaire, mais je ne le ferai pas pour ne pas provoquer le jugement de la Chambre à mon égard. Je suis convaincu qu'avant que de longues années s'écoulent à la suite de la mise en valeur de ces chutes d'eau, l'énergie produite sera toute utilisée.

Notre collègue de Lisgar (M. Brown) m'a demandé d'où viendraient les fonds pour l'exécution de ces travaux. J'ai discuté un plan avec un des promoteurs de l'entreprise aux Etats-Unis, et je crois devoir le recommander favorablement au jugement de la Chambre qui en fera ce qu'elle voudra.

D'après ce plan, le gouvernement canadien et le gouvernement américain se mettraient d'accord pour créer une commission administrative qui serait autorisée à émettre un emprunt garanti par les deux pays. Je suis à peu près sûr que plusieurs n'approuveront pas ce plan; ils préféreraient que la puissance hydraulique du Saint-Laurent fût exploitée suivant le principe des affaires. Pour ma part je considère que ce serait une erreur. Nous en sommes arrivés de nos jours à comprendre qu'on peut exploiter avec succès un service uniquement dans l'intérêt public. C'est un fait que dans notre province du moins nous sommes parvenus à un résultat qui fait bien augurer pour le succès de l'entreprise projetée.

Supposons, monsieur l'Orateur, qu'une commission mixte comme celle dont j'ai parlé serait chargée de l'exécution des travaux au prix de 250 à 300 millions de piastres. Les commissaires feraient le travail moyennant une rémunération raisonnable, mais il n'y aurait pas de dividendes à payer aux actionnaires; aucune action de capital fictif. La commission serait autorisée à vendre des obligations, et je ne crois pas que personne dans cette

Assemblée hésite à penser que la commission mixte éprouverait quelque difficulté à placer son emprunt portant un intérêt raisonnable, car il aurait pour en garantir le remboursement la valeur de tout le continent nord-américain et le rendement du canal et de l'énergie électrique, surtout de cette dernière.

Le projet a d'abord pour but l'exploitation de la navigation en utilisant les dons naturels dont la Providence a gratifié ce pays, mais il est complété par la mise en valeur des énormes sources d'énergie motrice contenues dans notre système de voies navigables entre la tête des Grands lacs et le golfe Saint-Laurent.

J'invite nos collègues à examiner ce projet, non à un point de vue étroit, celui de l'intérêt provincial ou régional, mais à tous les points de vue. Je ne prétends pas que la question va être décidée aujourd'hui, ni au cours de cette session ou de la suivante, mais je puis promettre que notre collègue de Toronto-Nord (M. Church) ou moi-même la ramènerons sur le tapis plus tard. Je propose en attendant à nos collègues d'étudier le projet afin de se rendre compte de ses nombreux avantages pour chacune des provinces du Dominion, et je suis convaincu que lors de la prochaine session peut-être, ou après, la Chambre sera en état de prendre une décision favorable à l'exécution de ces travaux.

Si l'on nous proposais de voter aujourd'hui 150 à 250 millions pour une entreprise de pareille proportion, nous hésiterions. C'est le problème que nous posait l'autre jour l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). S'il faut, disait-il, créer une autre grande voie navigable, canalisons plutôt la rivière Ottawa, de Montréal au lac Nipissing. Pour l'exécution de ces travaux, les Canadiens seraient obligés de fournir eux-mêmes les capitaux. Nous ne pourrions pas obtenir dans ce but la création d'une commission mixte; nous ne pourrions pas trouver de fonds en dehors du pays. Cette raison seule est suffisante pour nous faire rejeter cette contre-proposition aujourd'hui. Toute la force hydraulique qu'on pourrait tirer de l'Ottawa, d'après les calculs mêmes de notre collègue, c'est 1,000,000 de chevaux-vapeur De plus, cette force serait créée à un endroit où elle ne trouverait pas à être utilisée.

Pas où on en a besoin ni où on peut la vendre, mais à des centaines de milles avec le résultat qu'on perdrait une bonne partie de cette force dans la transmission. En outre, vous ne pourriez pas développer des centres industriels quelconques le long de la rivière Ottawa depuis la capitale jusqu'au lac Nipissing; c'est absurde. Par conséquent, un semblable développement électrique ne produirait rien, mais le développement de l'énergie électrique sur les rives des provinces d'Ontario et de Québec est absolument différent. Vous avez là déjà un débouché et il existe des possibilités d'avoir un marché beaucoup plus étendu. En outre, en utilisant cette force, le marché augmenterait constamment et on établirait continuellement de nouvelles industries qui aideraient ces provinces à devenir les grands centres manufacturiers du Dominion—elles le sont en réalité maintenant, mais elles le seraient davantage encore—et elles mettraient à la portée de notre pays le moyen de d'écouler davantage nos produits à l'étranger parce qu'avec de la force à bas prix la production devrait nous coûter moins cher et avec des transports à bon marché un navire pourrait charger dans un port quelconque du lac Ontario, du lac Huron ou du lac Supérieur aussi bien que dans le golfe ou le fleuve Saint-Laurent et transporter nos produits manufacturés dans toutes les parties du monde. C'est assurément une perspective attrayante que nous devrions envisager avec une vive satisfaction et un profond intérêt. Je prétends, monsieur l'Orateur, que le peuple du Canada n'a pas aujourd'hui d'entreprise à étudier qui promette autant de résultat, qui promette d'augmenter autant notre prospérité nationale et qui soit pour nous d'une valeur aussi extraordinaire que l'exécution de cette grande œuvre et l'adoption de la résolution présentée par mon honorable ami de Toronto-Nord serait le premier pas dans cette voie si à souhaiter.

M. W. M. GERMAN (Welland): Je ne peux pas laisser disposer définitivement de cette résolution sans prendre part à la discussion. Connaissant les circonstances qui se rattachent à cette question et les conditions qui ont trait au développement de la force électrique, j'estime qu'aucune question d'une plus grande importance et d'un plus grand intérêt ne pourrait être soumise au Parlement à cette session ou à une autre, que la résolution que nous discutons en ce moment.

Je remarque que mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret) a dit dans son discours de mercredi dernier:

> Quant à améliorer la navigabilité du Saint-Laurent, il existe un soupçon caché que c'est seulement un but ostensible et que le but réel du promoteur est de développer les forces hydro-électriques. . .

Je désire désabuser immédiatement mon honorable ami à ce sujet. Il se trompe tout à fait en supposant que le but ostensible des promoteurs est de développer des forces hydro-électrique et quand il parle de développer des forces électriques, je crois qu'il veut dire développer des forces électriques en tant qu'il s'agit du développement de l'énergie électrique par les forces hydrauliques.

Ce projet a pris naissance tout d'abord dans les états de l'ouest central. Dix-huit ou vingt de ces états importants comprenant qu'il était nécessaire pour le bien-être de ce grand pays qu'il y ait de meilleures facilités de transport par eau entre les Grands lacs et l'océan, ont formé une organisation sous le nom de Great Lakes St. Lawrence Tidewater Association, en vue de porter à l'attention du gouvernement des Etats-Unis la nécessité de faire du Saint-Laurent une voie navigable des Grands lacs à l'océan. Ce fut en réalité le début de ce projet et le développement de la force électrique n'est venu que lorsque les Canadiens du pays intéressés à la question examinèrent l'affaire eux-mêmes.

L'American Tidewater Association fut formée il y a douze ou quinze ans et elle dépensa d'énormes sommes d'argent en propagande et en publicité dans les Etats-Unis. Il y a quatre ou cinq ans, un certain nombre de personnes enthousiastes au Canada crurent qu'on devait prendre un plus grand intérêt à l'affaire non seulement de la part de nos citoyens canadiens, mais par l'entremise du gouvernement du Canada et elles formèrent dans la ville de Windsor une association connue sous le nom de la Canadian Deep Waterway and Power Association pour agir concurremment avec l'association des Etats-Unis afin de porter à l'attention des deux gouvernements les avantages qui découleraient de l'entreprise et de l'exécution du projet et par entremise de l'assocation canadienne la grande possibilité de payer le coût de tout le projet par le développement de l'énergie électrique. C'est là que le facteur électrique a commencé à compter dans le projet.

On a beaucoup parlé du chiffre énorme des dépenses et j'ai l'intention de consacrer ce soir mon temps et la compétence que je peux avoir à traiter ce côté de la question. Je remarque que mon honorable ami de Saint-Jacques a dit l'autre jour dans son discours:

> Je désirerais rappeler aussi à la Chambre quelques-unes des excellentes raisons qui ont été alléguées pour engager le gouvernement à se montrer très prudent dans cette affaire. . .

Je partage l'avis de mon honorable ami que le gouvernement devrait se montrer très prudent.

> . . . à n'aborder toute cette question qu'avec précaution. . .

Je conviens qu'on ne doit agir qu'avec prudence.

> . . . et, de fait, à s'abstenir complètement pour le moment.

Pour quelle raison s'abstenir? Nous pouvons agir avec prudence et précaution, c'est très bien; nous ne jouerions pas toutefois notre rôle de citoyens courageux du Canada, si nous allions nous abstenir complètement de participer à cette entreprise en nous efforçant de traiter ce problème comme une proposition d'affaire de la part du gouvernement des Etats-Unis dans l'unique but d'en arriver à une solution pratique. Pour moi, je suis d'avis que le Canada est en mesure de se protéger en tant qu'il s'agit du côté affaires touchant la solution du problème. Nous sommes aussi au fait que nos voisins de la situation et à ce point de vue je ne les redoute aucunement.

En premier lieu, voyons donc un peu quels débours comporterait la réalisation du projet. Nous avons sous les yeux les plans et devis des ingénieurs. Mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret) a affirmé que les estimations des ingénieurs ne prévoient peut-être pas la moitié des frais de l'entreprise. Or, les ingénieurs ont préparé leurs plans et devis l'été dernier. Ces chiffres ainsi que tout les détails des sommes à débourser ont été publiés au mois d'août 1921.

Tous ces chiffres ont donc été entre les mains des ingénieurs adversaires du projet depuis cette date à venir jusqu'aujourd'hui. Et le fait qu'ils sont encore à signaler une seule erreur dans les calculs de leurs collègues constitue la meilleure preuxe à mon sens que les estimations sont exactes.

Mais quelle est donc la prétention des ingénieurs? Ils soutiennent que l'exécution du projet coûtera $252,732,200 et qu'i faudra débourser cette somme pour rendre le Saint-Laurent navigable des Grands lacs à la mer tout en créant le moyen de développer l'énergie électrique jusqu'à concurrence de 1,464,000 chevaux-vapeur sur la partie du fleuve dont les eaux sont internationales. Ces chiffres de $252,732,200 et de $723,000 sont plutôt saisissants, je l'admets, et il sera nécessaire de savoir où nous allons avant de nous

lancer dans une entreprise de cette envergure quand bien même nous le ferions en société avec nos riches voisins de la République américaine.

Or, quelle est la signification de ces chiffres? Je partage l'avis de l'honorable député (M. Hocken) qui a pris la parole avant moi relativement aux observations qu'il a faites touchant le côté financier du projet. Si j'ai bien compris, l'honorable député s'est prononcé en faveur de la création d'une commission internationale mixte de navigation et d'énergie électrique, qui serait autorisée à émettre disons des obligations remboursables en cinquante ans et portant la garantie conjointe du gouvernement des Etats-Unis et du Canada. Or, je le soumets respectueusement à mes honorables collègues, ces obligations pourraient être placées facilement à un intérêt de 4 pour 100. En supposant que les obligations porteraient un intérêt annuel de 4 pour 100, cela représenterait une somme de $10,108,928. D'autre part, les ingénieurs ont estimé à $2,562,000 par année les frais d'entretien et d'exploitation. Il faudrait de plus consacrer chaque année une somme de $3,300,000 pour rembourser le capital placé dans l'entreprise dans l'espace de cinquante ans, formant une dépense globale annuelle de $15,970,928. Il s'agit d'une dépense énorme, c'est vrai; mais quels sont les bénéfices que nous recevrons en retour? A la faveur de cette entreprise, nous serions en mesure de développer l'énergie électrique jusqu'à concurrence de 1,464,000 chevaux-vapeur et, à raison de $12 par chevaux-vapeur au tableau de distribution; cela fait un montant de $17,568,000, soit un surplus sur les dépenses annuelles qui suffirait à effacer la dette entière, y compris les frais d'entretien s'élevant à la somme de $1,597,072. Maintenant, je le demande à mon honorable ami le député de Saint-Jacques (M. Rinfret), la Montreal Light Heat and Power Company vend-elle l'énergie électrique au tableau de distribution de ses usines génératrices sur le parcours du Saint-Laurent au prix de $12 par cheval-vapeur? C'est un prix excessivement bas; cependant, je le répète, en vendant à raison de $12 le cheval-vapeur, l'énergie électrique développée à la faveur de la canalisation du Saint-Laurent, nous pouvons réaliser un surplus annuel de $1,597,072 après avoir acquitté l'intérêt annuel sur le capital, pourvu aux frais d'entretien et d'exploitation et versé au fonds d'amortissement une somme suffisante pour rembourser le capital dans l'espace de cinquante ans. Voilà qui répond d'une façon générale à toutes les questions touchant le côté financier du projet. Or, ces chiffres ne sont ni fictifs ni imaginaires; ils ont été compilés par des ingénieurs qui ont étudié le problème sous ses divers aspect. Ils sont également admis par les membres de la commission mixte des Etats-Unis et du Canada, qui ont examiné la situation à fond; les commissaires affirment que ces chiffres sont réels en autant qu'ils ont pu s'en assurer à la suite des témoignages qu'ils ont entendus. Ces calculs reposent sur le principe que les deux pays doivent se partager également les frais de l'entreprise. Or, nous nous rendons compte que ce n'est plus du toute la situation, au cas où le rapport serait adopté et tout ce que nous réclamons, c'est l'adoption du rapport de la commission. Le gouvernement des Etats-Unis peut prétendre qu'il désire de meilleures conditions que celles que lui accorde le rapport en question, cependant, nous adjurons le Parlement et le gouvernement du Canada de prendre des mesures conformes avec l'adoption dudit rapport. Or, que dit le rapport relativement aux frais que comporterait l'entreprise?

Je ferai d'abord allusion à ce que dit le rapport au sujet du canal Welland, mais non sans prier la députation de se rappeler que la construction d'un nouveau canal représente une dépense de $80,000,000 à laquelle le gouvernement du Canada doit faire face. On avait estimé, en 1912, que cette dépense serait de $50,000,000. Sans la guerre, qui a renversé tous les calculs et retardé toutes les entreprises pour plusieurs années, ces travaux n'auraient pas coûté plus et seraient depuis longtemps achevés. La dépense se trouve donc portée, pour ces raisons, à $80,000,000. Voici ce qui disent les commissaires:

Un autre facteur par rapport à la situation et qu'il ne faudrait pas perdre de vue, c'est le rapport particulier du nouveau canal Welland avec l'amélioration projetée, canal dont une partie est maintenant en voie de construction. Comme il est dit plus haut, le parachèvement de ce canal et l'adoption et le parachèvement de l'amélioration du Saint-Laurent feraient disparaître le seul obstacle à la création d'un profond cours d'eau navigable depuis la tête des lacs jusqu'à la mer. Cela assurerait une profondeur d'au moins vingt-cinq pieds pour la navigation depuis la mer jusqu'à la rivière Détroit, quand le minimum actuel est d'environ vingt pieds en amont du lac Erié. Abstraction faite des termes mêmes de la proposition que les deux gouvernements lui ont soumise, la commission a été sensible au fait que le nouveau canal Welland est une partie si intégrante du cours d'eau et si inséparable du projet immédiatement à l'étude, qu'il devrait être considéré à bon droit comme partie de tout le projet et que les frais de sa construction de-

vraient être répartis entre les deux gouvernements sur la même base que les travaux recommandés dans le haut du Saint-Laurent.

La commission internationale commence donc par conseiller l'étude de la question de construire le canal Welland comme partie du projet tout entier, et par déclarer que les frais de cette construction devraient être répartie entre les deux pays sur la même base que pour les travaux relatifs à la partie supérieure du Saint-Laurent. Puis elle ajoute, dans sa recommandation:

1. Que le gouvernement américain et le gouvernement canadien fassent une entente sous forme de traité pour un projet d'amélioration du Saint-Laurent entre Montréal et le lac Ontario.

2. Que le nouveau canal Welland soit compris dans ce projet et considéré comme partie dudit projet.

Comment répartir ces frais? Il est recommandé:

Que, sauf ce qui est dit dans la recommandation (11) les frais de tous les "travaux relatifs à la navigation soient répartis entre les deux pays sur la base des avantages que chacun devra retirer de ce nouveau cours d'eau; mais que pour les cinq années qui suivront le parachèvement des travaux—et qui constitueront la période de construction—la proportion a observer pour fixer le montant attribuable à chaque pays soit déterminée d'après certains facteurs connus, comme les ressources développées et le commerce extérieur et côtier de chaque pays dans le territoire économiquement tributaire du cours d'eau projeté, et que cette proportion soit revisée tous les cinq ans après cela, et basée sur le nombre de tonnes de marchandises transportées par chaque pays qui aura fait usage du cours d'eau durant la précédente période de cinq ans.

Peut-on dire que si cette proposition des commissaires étant acceptée, la proportion des frais serait de 50 pour 100? Les Etats-Unis, comme ils le calculent, retireraient de la construction de ce canal du Saint-Laurent huit ou dix fois plus d'avantages que le Canada, d'ici à cinquante ans. Etant donné que la proportion des frais serait d'un quart pour nous et des trois quarts pour les Etats-Unis—soit dit sous toute réserve et pour les fins de l'argument à faire en soumettant la question au peuple—et étant donné également que le canal Welland coûterait $80,000,000, le Canada aurait à payer non plus $80,000,000, mais $20,000,000, tandis que les Etats-Unis paieraient $60,000,000. Quels seront les frais relatifs aux cours d'eaux du Saint-Laurent? Me reposant sur cette base qui, d'après moi, doit être adoptée, c'est-à-dire une proportion non pas de 50 pour 100, mais conforme à la proposition soumise par les commissaires, je divise le Saint-Laurent en cinq sections pour les fins du projet. Les trois premières sont en aval du lac Saint-François conduisant à Montréal. Les frais relatifs à ces sections s'éleveraient à $93,531,000 et ne concerneraient que la navigation. Le quart de ce montant, qui serait la proportion payable par le Canada, représenterait $23,382,750. Les commissaires recommandent ensuite que le Canada paie la moitié des frais de la section 4 et de la section 5, qui constituent la section internationale. La moitié du coût de ces deux sections serait de $79,596,100, soit un total de $103,178,850 payable par le Canada pour les frais relatifs à la navigation du Saint-Laurent et pour les frais relatifs au développement électrique projetés en même temps. L'intérêt de ce montant—je veux parler de la proportion de dépense payable par le Canada—l'intérêt de ce montant, au taux de 4 pour 100, serait de $4,127,154.

L'exploitation et l'entretien coûteraient 1,671,000 dollars, d'après les conclusions de l'ingénieur, et le fonds de remboursement de la somme entière au bout de cinquante ans, s'élèverait à $1,300,000, soit un total par an de $7,098,154 pour la dette que ce projet imposerait au Canada, si celui-ci devait le quart de toute la dépense, tandis que les Etats-Unis en solderaient les trois quarts.

Examinons maintenant ce que nous aurions. La part revenant au pays dans la production de l'énergie électrique serait de 732,000 chevaux-vapeur qui, à dix dollars du cheval-vapeur, représenteraient $7,320,000. A dix dollars du cheval-vapeur la vente de cette énergie électrique acquitterait toute la dette que cette entreprise aurait imposée au pays et elle laisserait à celui-ci un bénéfice de trois cent mille dollars par an. A douze dollars du cheval-vapeur, la vente de cette force motrice rapporterait $8,784,000, soit un million et demi de plus que la quote-part de la dépense que le Canada aurait à solder. Si ces celculs sont exacts, si c'est là ce que produirait la vente d'énergie électrique, si l'exécution de ce projet, la génération du courant électrique, la parachèvement de cette voie navigable donnent les résultats indiqués par ces calculs, la caisse publique profiterait de la participation de notre pays dans cette entreprise, et nous n'avons pas à en redouter les conséquences Or, les calculs qu'on nous a communiqués jusqu'à présent sont exacts.

On nous demandera ensuite s'il y a des acheteurs pour cette force motrice. Peut-on vendre aisément et promptement 732,000 chevaux-vapeur d'énergie électrique à dix ou douze dollars du cheval-vapeur?

Je ne crains pas de l'affirmer. Il ne saurait y avoir d'acheteurs d'énergie électrique avant que celle-ci soit produite. Le débouché ne précède pas la production. L'expérience du passé le démontre. Les gens ne se disposeront pas à recevoir l'énergie électrique et ils n'érigeront pas d'établissements pour utiliser cette énergie avant que cette dernière soit prête à être distribuée et employée.

Voyons ce qui est arrivé dans le cas des chutes du Niagara; en effet, il semble que ce qui s'est passé autrefois se passera très probablement à l'avenir, et que nous pouvons prendre l'expérience du passé comme guide de notre conduite à l'avenir. Il y a vingt ans, il ne se produisait pas un seul cheval-vapeur d'énergie électrique à Niagara-Falls, ou dans la péninsule de Niagara. En ce temps-là, la compagnie de force motrice d'Ontario a été la première à produire l'énergie dont elle avait besoin, et on disait en public et dans l'intimité qu'il serait presque impossible de transmettre le courant électrique de Niagara-Falls à Toronto et d'en faire une entreprise lucrative. Depuis cette époque jusqu'à ce jour, dans ce district de Niagara, à la chute du même nom et à la chute du Fer-à-cheval, il s'est produit près de 600,000 forces électriques dont l'existence était inconnue il y a vingt ans, et qui ont distribuées, utilisées et achetées dans tout l'Ontario, ainsi qu'à l'ouest de Toronto jusqu'à la rivière Détroit. Cette force motrice a merveilleusement développé les ressources de tout ce territoire. On est en train de générer, et l'on pourra distribuer sous peu, près de 400,000 chevaux-vapeur d'énergie électrique, ce qui donnera un total d'un million de chevaux-vapeur produits, vendus et utilisés par les habitants d'Ontario établis entre la ville de Toronto et la rivière Détroit. Ainsi, lorsqu'on dit qu'il est impossible de disposer de grandes quantités de forces électriques, on ne saurait en envisager la vente comme on envisagerait la vente d'un chargement de blé, d'orge, de lard ou de toute autre denrée qui peut être employée ou produite. L'énergie électrique se crée un marché domestique, lorsqu'elle sort du néant.

D'ailleurs, examinons ce que dit la commission. Elle a eu l'occasion de s'enquérir des usages auxquels peut servir la force motrice et de ce que l'avenir réserve à la production de l'énergie électrique. Or, voici son langage:

La commission à sous les yeux les graphiques nos 3 et 5, qui démontrent quelle est la force motrice présentement utilisée des deux côtés de la frontière dans un rayon d'environ 300 milles des rapides du Long-Sault, ainsi que celle dont ou aura probablement besoin à l'avenir. Il appert de ces graphiques qu'au temps présent (1921), il y a du côté américain, dans cette superficie de 300 milles près de 9,900,000 chevaux-vapeur employés comme force motrice et, du côté canadien, 1,900,000 chevaux-vapeur. Les besoins estimatifs en territoire américain, en 1925, sont de onze millions de chevaux-vapeur et, en territoire canadien, de 2,350,000 chevaux-vapeur. En 1930, ils seront de 12,500,000 chevaux-vapeur aux Etats-Unis et de 2,875,000 au Canada.

Et cela, à moins de 300 milles des rapides du LongSault où se produira l'énergie électrique qui fait l'objet de cette discussion; de sorte qu'après le parachèvement de cette entreprise, nous pourrions nous servir, d'après ce rapport, de 2,350,000 chevaux-vapeur, au Canada, en 1925, et de 2,875,000 en 1930. C'est ce que dit le rapport de la commission et, en présence de ces calculs, je prétends que nous pouvons sans crainte prendre pour acquis qu'il y aura des acheteurs de cette force électrique, dès qu'elle sera produite et prête à servir.

On dira peut-être que ce n'est qu'une hypothèse. Venons-en à la réalité.

Il y a quelques semaines, la Chambre était saisie d'une résolution portant sur la substitution de l'électricité à la vapeur dans l'exploitation des voies ferrées. C'est un sujet que l'honorable préopinant (M. Hocken) a traité assez longuement et sur lequel je veux moi-même appuyer un peu, ayant certains renseignements sur la somme réelle d'énergie que l'on emploiera. Disons tout d'abord que l'emploi de l'électricité dans l'exploitation d'un chemin de fer demande moins de force motrice que lorsqu'on se sert de la vapeur, parce que le mode d'exploitation comprend un système, un procédé d'après lequel l'énergie est restituée à la ligne de force électrique. Lorsqu'elle n'est pas en mouvement ou qu'elle descend les rampes, la locomotive ne consomme pas d'énergie, et celle-ci se trouve restituée à la ligne; quand on emploie la vapeur, on est obligé d'entretenir le feu et de garder la locomotive en vapeur, qu'elle soit en marche ou non.

Il s'agit donc de rechercher en premier lieu si l'application de l'électricité à l'exploitation d'un chemin de fer peut se pratiquer avec économie. Je tiens à la main une brochurette publiée par le chemin de fer de Chicago à Milwaukee et à Saint-Paul, dans laquelle je relève ce qui suit:

Dès le début, dit-il, la mise en service des locomotives électriques a été couronnée de succès, et ces machines ont pour ainsi dire supprimé les rampes des montagnes. La multitude des locomotives auxiliaires dont on se servait autrefois pour la traction des trains

de voyageurs et des convois de marchandises sur les rampes des montagnes a fait place à une ou deux locomotives électriques qui, à elles seules, suffisent aux besoins de trafic beaucoup plus abondant de cette année (1915). Le mouvement est devenu si uniforme et les locomotives électriques se trouvent si rarement en panne, qu'il suffit d'une seule équipe de préposés à l'expédition des trains là où il en fallait deux quand on employait la vapeur.

Grâce à l'emploi de l'énergie électrique, on a pu porter de 1,700 à 2,500 tonnes, et l'on pourra bientôt porter à 3,000 tonnes le chargement de chaque train au passage des rampes les plus raides. Ces chargements plus considérables se transportent maintenant à la vitesse de 15 milles à l'heure, en comparaison de 8 milles à l'heure par l'emploi de la vapeur.

L'hiver de 1914-1915 a démontré que si le rendement de la locomotive à vapeur est à son minimum de rendement par les temps froids, les locomotives électriques, au contraire, s'y trouve à son maximum.

Dans la région des montagnes Rocheuses, durant les longues périodes où le thermomètre marquait 40 degrés au-dessous de zéro, les locomotives à vapeur étaient impuissantes à tenir les trains en mouvement, tandis que les locomotives électriques étaient toujours prêtes pour le service et toujours en état de fournir le maximum de puissance.

Dans le service journalier des trains transcontinentaux du C.-M.-et-St.-P. à travers les montagnes Rocheuses, chaque train atteint le sommet après avoir gravi les rampes à la vitesse de 23 à 25 milles à l'heure. En palier, on obtient aisément la vitesse de 60 milles à l'heure en remorquant 10 wagons entièrement construits en acier.

L'expérience a démontré que la locomotive électrique est capable de remorquer chaque mois à peu près trois fois et demie de tonnes-mille de plus que la locomotive à vapeur, et il paraît aussi que, tant à cause de la plus grande vitesse que par suite de la mise en circulation de trains plus lourds, les locomotives électriques réduisent de 30 pour 100 le temps qu'il faut pour un service donné.

Voilà qui prouve de façon concluante que l'on peut avantageusement substituer l'énergie électrique à la vapeur dans l'exploitation des chemins de fer. Pour faire l'essai de l'exploitation par l'électricité, il n'est pas, à mon avis, de meilleur endroit dans toute l'Amérique du Nord que la partie du réseau de l'Etat qui est comprise entre Montréal et Toronto. Entre ces deux villes, le service de la voie et celui des gares exige l'emploi d'à peu près 25,000 forces de cheval produites par la vapeur.

L'hon. M. GRAHAM: En combien de temps?

M. GERMAN: Chaque année. Il en coûte $120 par année pour obtenir une force de cheval au moyen de la vapeur. Mon dire doit être assez exact, et je crois qu'il pourrait être corroboré par les spécialistes qui s'occupent de l'exploitation des chemins de fer à vapeur. Or, qu'est-ce que cela signifie, si ce n'est que la traction à la vapeur des trains du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto revient à trois millions par année? Quel résultat obtiendrait-on au moyen de l'électricité? Quiconque est tant soit peu au fait de l'exploitation par l'électricité sait que le même service de trains exige beaucoup moins d'énergie électrique qu'il ne demande de forces de cheval produites par la vapeur, et que 25,000 de ces dernières équivalent tout au plus à 20,000 chevaux-vapeur électriques. Je crois même qu'elles représentent moins que cela. Or, 20,000 chevaux-vapeur électriques à $12 chacun, cela fait $240,000 par année que coûterait la traction électrique des trains du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, au lieu de $3,000,000 qu'elle coûte par l'emploi de la vapeur, ce qui veut dire qu'on économiserait $2,760,000. Cela ne veut-il pas la peine qu'on s'en occupe?

Il ne s'agit pas là d'un résultat chimérique; les chiffres que je donne, on peut les scruter, les vérifier. Il suffit de cette seule économie pour donner raison à chacun ici, à chacun de nos compatriotes de se demander très sérieusement s'il n'y aurait pas lieu de tenter l'essai. Et cet essai pourrait aussi, j'en suis sûr, se faire sur un plus vaste champ. La distance qui sépare Montréal de Toronto est d'à peu près 300 milles. A l'heure actuelle, l'énergie électrique se transmet jusqu'à 250 milles à l'ouest de Niagara-Falls. Les rapides du Long-Sault, d'où l'on tirerait l'énergie électrique qui fait l'objet du présent débat, se trouvent à 200 ou 250 milles de Toronto; à 250 milles à l'est de ces rapides, on se trouve bien au delà de Montréal.

Tous les chemins de fer se dirigeant de la frontière internationale vers Ottawa et plus au nord pourraient être électrifiés et exploités à l'aide de l'énergie électrique.

Bien entendu, je sais parfaitement que l'électrification des chemins de fer à vapeur est une entreprise dispendieuse. Elle est de $30,000 du mille, sans parler du coût des locomotives électriques. Cependant, je suis d'avis qu'il ne faut pas nous occuper de cette dernière dépense, parce que ces locomotives remplacent les locomotives à vapeur qui peuvent être employées ailleurs et qui, avec le temps, devront être renouvelées. Par conséquent, l'électrification du Grand-Tronc, entre Montréal ou Toronto, coûterait probablement 18 ou 20 millions. Mais, si nous pouvons économiser, comme c'est indiscutable, $2,760,000 par année sur les frais d'exploitation de cette ligne entre ce deux points, en combien de temps paierons-nous l'électrification de la voie? Cette dépense une fois acquittée, nous avons la ligne électrique pour tout le temps à venir.

[M German.]

Nous n'avons à redouter ni une disette de houille ni les grèves; nous avons une source inépuisable d'approvisionnement d'énergie électrique que nous pouvons même vendre à d'autre en abondance. Le Pacifique-Canadien, si les conditions financières de la proposition sont telles qu'on les a présentées, électrifierait bientôt sa ligne entre Montréal et Toronto. De nouvelles voies pourraient être exploitées. A cette époque de déficits dans l'administration des chemins de fer, de tarifs de transport exorbitants, ne devons-nous pas faire tout en notre pouvoir afin d'obtenir une réduction des tarifs de voyageurs et de marchandises?

M. HUGHES: L'énergie électrique fournie par les chutes d'eau serait-elle partagée entre les deux pays dans la même proportion que les frais d'exploitation?

M. GERMAN: Pas du tout. Ce n'est pas la proposition de la commission. Celle-ci propose que l'énergie électrique fournie par la section internationale du fleuve Saint-Laurent, du lac Ontario au pied des rapides du Long-Sault, soit partagée également entre les deux pays. Elle est en tout de 1,464,000 chevaux-vapeur. Chaque pays aurait la moitié de cette énergie et contribuerait à la moitié des dépenses.

M. HUGHES: Pour l'exploitation de pouvoir?

M. GERMAN: Pour l'exploitation de ce pouvoir dont j'ai donné les chiffres. En aval du Long-Sault, il y a les sections nos 1, 2 et 3. Voyons quels en seraient les résultats. Les Montréalais, s'ils considèrent cette proposition attentivement, ne peuvent s'y opposer. La ville de Montréal est aujourd'hui la tête du résau le plus considérable, peut-être, de chemin de fer du monde entier, et, lorsque ce projet sera complété, cette ville sera le centre de la plus grande exploitation électrique de l'univers. D'après le rapport de l'ingénieur de la section no 1, qui comprend les rapides de Lachine, cette section peut donner un rendement de 1,076,000 chevaux-vapeur, au coût approximatif de $83,797,000. Je crois que ce serait non seulement l'un des moins coûteux, mais le moins dispendieux des pouvoirs électriques de l'univers, puisque le cheval-vapeur vaudrait moins de $80. Si je ne me trompe, l'exploitation de l'énergie de la Montreal Light, Heat and Power Company n'est pas seulement des plus efficace mais des moins coûteuse. Cependant, j'oserai dire qu'elle est de plus de $80.

La section no 2, comprise entre la tête du lac Saint-Louis et le pied du lac Saint-François, peut fournir 1,560,000 chevaux-vapeur au coût de $150,688,000, soit environ $100 chacun, ce qui est à aussi bon marché que dans le cas de n'importe quelle exploitation électrique que je connais au pays. Nous ne serons donc qu'au début de l'exploitation de cette énergie lorsque nous aurons résolu le problème du partage du pouvoir qui peut être obtenu sur la section internationale du fleuve.

On peut dire avec raison que s'il n'y avait pas de marché au Canada pour la moitié de l'énergie électrique que l'on peut se procurer sur la section internationale du Saint-Laurent, il serait avantageux pour nous de la vendre aux Etats-Unis, temporairement du moins, jusqu'à ce que nous puissions obtenir un marché pour nous-mêmes. Mais, lorsque, à un jet de pierre, pour ainsi dire, de la grande ville métropolitaine de Montréal, nous pouvons exploiter 2,636,000 chevaux-vapeur, à beaucoup moins de $100 chacun, comment peut-on raisonnablement s'opposer non seulement au projet mais à son exécution complète dans un avenir rapproché?

Notre pouvoir ne durera pas un jour seulement, ni un an, ni un siècle, mais aussi longtemps que le soleil brillera, que l'humidité s'élevera de la terre, que la pluie descendra des nuages, que les montagnes resteront debout, que le puissant Saint-Laurent charriera cette immense richesse de l'énergie des Grands lacs à l'océan. Et nous, la laisserons-nous passer devant nos yeux, sans rien faire pour l'exploitation et en tirer parti?

Mon honorable ami de Saint-Jacques a dit, l'autre jour:

> Si le débit du Saint-Laurent était aussi abondant et agité que le flot des paroles de mon honorable ami (M. Church), nous pourrions courir notre chance, mais, à mon sens, le Saint-Laurent est un bien national trop précieux pour que nous entreprenions à la légère et sans motifs sérieux, soit de modifier sa navigabilité, soit de nous associer à un autre pays en vue de son exploitation, ou encore d'hypothéquer nos titres à sa propriété.

Nous ne demandons à personne de s'associer à un autre pays, non plus que nous nous proposons de modifier la navigabilité du fleuve. Actuellement, il est navigable avec le courant, mais il ne l'est pas contre le courant. Son courant d'énergie est très puissant à partir des Grands lacs jusqu'à l'océan, énergie inépuisable qui fournira la force motrice qui fera tourner toute roue industrielle dans les rayons ou se

puisse transmettre l'énergie électrique; et si cette énergie puissante doit être utilisée, c'est le moment de le faire. C'est le moment, pour nous, Canadiens, alors que pèsent sur nos épaules de lourdes obligations, alors que nous avons d'énormes déficits de chemins de fer, de mettre en valeur cette énergie la plus grande dont notre pays, ou tout autre pays, puisse disposer. Nous associer à d'autre pays? Que mon honorable ami me permettre de l'assurer qu'à l'heure actuelle, le gouvernement des Etats-Unis, étant donné les privilèges qui leur ont été conférés par leur traité avec la Grande-Bretagne, ont les mêmes droits de navigation sur le fleuve Saint-Laurent que nous avons nous-mêmes. Nous ne pourrions les en empêcher qu'en violant ce traité, et tout ce qu'ils nous demandent maintenant, c'est de rendre ce fleuve navigable, afin que les navires océaniques puissent se rendre de la mer à la tête des Grands lacs. Nous disons que nous, Canadiens, ne pouvons penser un seul instant à faire une dépense aussi énorme à moins d'être assurés que la mise en valeur paie le frais d'exploitation; et nous faisons remarquer à la Chambre et au public les avantages, non seulement possibles certains, dont nous bénéficierons par cette mise en valeur de l'énergie électrique, et nous demandons à la Chambre de se joindre à nous et d'appuyer cette résolution.

Et ce n'est pas tout. Si cette proposition est praticable, au point de vue financier, le chenal navigable n'offre-t-il pas lui-même des avantages? Ne pouvons-nous pas en toute confiance demander à nos amis les progressistes des provinces des Prairies de nous aider à réaliser ce projet? Nos honorables amis de cette région nous disent: "Nous voulons la construction du chemin de fer de la baie Hudson". Eh bien, j'ai appuyé les crédits pour la construction de ce chemin de fer, dans le passé, et je suis prêt à appuyer tout crédit à cette fin à l'avenir. Je crois que le chemin de fer de la baie Hudson doit nécessairement faire partie de notre réseau de transport du vaste territoire du Nord-Ouest. La population du Nord-Ouest n'obtiendra-t-elle pas plus vite la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson en augmentant la richesse nationale? Et ne pouvez-vous pas augmenter la richesse nationale par la canalisation du Saint-Laurent? La pouplation de l'Ouest canadien demande des taux réduits sur les marchandises et une amélioration des moyens de transport. Que nos honorables amis de cette partie du pays se joignent donc à nous pour assurer le parachèvement de ce projet, qui réduirait le tarif de transport d'au moins dix cents le boisseau, sur plus de 300 millions de boisseaux de blé qui doivent être transportés des vastes plaines à Liverpool. Mon honorable ami (M. Hocken) compte sur une économie de sept cents par boisseau. Je dis que nous pourrions indubitablement économiser dix cents par boisseau sur les expéditions de blé des prairies à Liverpool, si le transport se faisait par voie d'eau. Il est très bien reconnu que le transport par eau est le système le moins cher qui existe. Je prie donc mes honorables amis d'appuyer le parachèvement de cette grande entreprise. Nous ne saurions rester plus longtemps inactifs à propos de cette importante question. Ainsi qu'il a été dit d'un homme d'état anglais, par l'un des plus nobles poètes de l'Angleterre: "Let us know the reason when to take occasion by the hand and make the bounds of progress broader yet." c'est l'idée que nous avons en tête en essayant de faire adopter cette proposition.

Permettez-moi de mentionner trois points sommairement. Premièrement, au plus bas calcul, nous pourrions économiser 60 millions dans la construction du canal Welland. Cela vaut-il la peine de s'en occuper? Deuxièmement, nous pourrions économiser de 3 à 5 millions par année dans l'exploitation des réseaux nationaux canadiens. Cela vaut-il la peine d'être examiné? Troisièmement, les cultivateurs canadiens pourraient économiser 10 cents par boisseau sur 300 millions de boisseaux de blé expédié du Nord-Ouest à Liverpool. Vaut-il la peine de s'assurer de cet avantage? Demandez-vous maintenant s'il est possible d'obtenir ces trois choses sans qu'il en coûte un dollar aux contribuables? Et si cela est possible, il est de notre devoir de Canadiens, loyaux à notre pays et à nous-mêmes, d'entreprendre ce projet de tout cœur et de le parachever au plus tôt.

Je ne redoute aucune complication entre le Canada et les Etats-Unis à propos de quelques arpents submergés sur le Saint-Laurent; l'eau couvre présentement ce terrain et elle y restera toujours. Je ne crains pas qu'il surgisse de question sérieuse entre le Canada et les Etats-Unis à la suite d'aucun traité auquel nous pouvons être partie au sujet de cette question. La paix a régné entre les deux pays depuis ces cent dernières années et je suis convaincu qu'il continuera d'en être ainsi pendant un autre siècle. Nous sommes tous Anglo-Saxons, parlant la même langue et professant, pour ainsi dire, les

mêmes convictions religieuses, et il ne peut exister de divergence d'opinion sérieuse entre ces deux grands pays.

Abordons courageusement cette entreprise; exécutons-la avec intelligence et aussi économiquement que possible, et alors le Canada, semblable à un navire qu'un courant favorable conduit au port, s'acheminera vers une ère de prospérité sans bornes.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, on doit envisager cette question sous son jour le plus vaste, car elle intéresse tout le continent; elle intéresse non seulement les Etats-Unis et le Canada mais encore toute l'Amérique du Nord. Elle forme partie du programme de développement du fleuve Saint-Laurent par les Etats-Unis, et le Canada devrait s'en tenir à la même politique à l'égard de la section canadienne du fleuve. Nous avons dans le canal de Panama, un magnifique exemple de ce qu'ont pu accomplir les Etats-Unis. Ce canal tarde quelque peu à faire bénéficier l'univers de la diminution des tarifs de transport maritime, mais il y contribue. Sa construction a coûté des billions de dollars et on l'a parachevé en moins de dix années de travaux. On l'a entrepris surtout grâce à l'initiative et à la prévoyance de feu le président Roosevelt. Aujourd'hui, le président Harding s'empare de la question et, en cela, il tient compte de deux arguments principaux invoqués par les cultivateurs des Etats-Unis en faveur de l'abaissement du tarif de transport. Le groupe agraire, à Washington, est maintenant à ce point puissant que, sur toutes les questions, il a l'appui de la majorité des suffrages, au Congrès, et parmi les membres du cabinet choisi par le président. Il y a quelques jours à peine, ce dernier a prononcé en faveur de l'amélioration du Saint-Laurent, un discours dans lequel il s'engageait, ainsi que son parti, à appuyer le projet.

Les cultivateurs des Etats de l'Ouest ont constaté, à l'instar de nos cultivateurs des provinces de l'Ouest canadien, que les tarifs des chemins de fer sont trop élevés, conséquence possible de la façon déplorable dont on les a administrés, dans le passé. A vrai dire, toutes les administrations de chemins de fer des Etats-Unis en sont venues à la même conclusion et elles travaillent aujourd'hui à élaborer un régime destiné à la restauration de leurs biens. Par l'entremise de leurs orateurs et par l'intermédiaire des journaux, elles ont déclaré que pour diminuer leurs tarifs de transport des marchandises et pour augmenter ainsi le trafic, elles doivent électrifier leurs voies. Le transport à tarif réduit que nous attendons de nos chemins de fer ne peut devenir un fait accompli qu'à la seule condition d'employer l'électricité comme force motrice. Le Saint-Laurent, sur tout son parcours, peut, avec d'autres forces hydrauliques, fournir l'énergie électrique en quantités suffisantes pour assurer la circulation des trains de tous les chemins de fer des Etats-Unis, de Chicago à Philadelphie.

Mon honorable ami (M. German) le faisait observer, il y a quelques instants, on pouvait, à venir jusqu'en ces derniers temps, transmettre l'énergie électrique sur une distance de cinquante milles seulement, à cause des intermittences excessives dans le passage du courant, mais les dernières découvertes de la science tendent à la possibilité, dans un avenir très rapproché, de la transmision de l'énergie électrique sur une distance de cinq cent et même de mille milles sans la moindre perte appréciable. L'électricité se développe très rapidement, et l'emploi de nouvelles méthodes permet aujourd'hui des résultats qu'on tenait pour impossibles, il y a quelques années. Qu'on prenne, par exemple, l'introduction de l'aluminium. Il y a quelques années, à peine, on regardait l'aluminium comme une curiosité, mais, aujourd'hui, on s'en sert pour les fils de transmission et, de cette façon, la longueur de transmission se trouve accrue considérablement. La première compagnie qui découvrit ses avantages pratiques fut l'*Aluminum*, la compagnie d'aluminium des Etats-Unis et, il y a dix ans, elle fut sur le point de mettre la haute main sur la puissance hydraulique de grande valeur fournie par le Saint-Laurent, à Cornwall. Ce fut seulement par un simple hasard que quelques membres du comité des chemins de fer du temps empêchèrent que cette grande puissance hydraulique passât entre les mains de citoyens des Etats-Unis.

Ce sont les chemins de fer des Etats-Unis, à l'heure présente, qui ont le plus grand besoin d'énergie électrique. La dernière fois que j'ai parlé, dans cette Chambre, j'ai cité quelques-uns des articles publiés à cet effet dans les journaux américains. Nos voisins travaillent maintenant à réorganiser leurs chemins de fer en dix divisions régionales et à les électrifier. Cette électrification va leur coûter beaucoup d'argent, mais cette dépense se répartira en travail et en outillage, à l'avantage général du pays et l'électrification entraînera l'abaissement des tarifs de transport.

Nos cultivateurs savent que la grande question du jour est celle du transport à bon marché. Il savent combien nos taux de transport ont été et sont encore élevés à cause de l'emploi de la vapeur comme force motrice et aussi pour d'autres motifs, et ils en sont arrivés à la même conclusion que le président des Etats-Unis et le bloc des agrariens, à savoir que l'électrification des chemins de fer est sur le point d'être un fait accompli. Les chemins de fer américains ont leurs plans d'électrification tout préparés, et l'initiative du président pour l'exploitation de l'énergie des eaux du Saint-Laurent a un double objectif: premièrement, l'amélioration du fleuve pour les fins de navigation et de transport; deuxièmement, l'emploi de la force hydraulique pour l'électrification des chemins de fer américains.

Tous les chemins de fer des Etats-Unis sont en faveur de substituer l'électricité à la vapeur, d'abord parce que la force électrique coûte moins cher, est plus sûre et plus abondante, et ils savent tous que les découvertes scientifiques se succèdent avec une telle rapidité que la transmission du pouvoir électrique est déjà d'un usage pratique pour les longues distances.

Permettez-moi de vous dire ce qui s'est passé dans notre propre province de l'Ontario sur le Niagara. On avait beaucoup critiqué sir Adam Beck à cause des dépenses qu'entraînait l'établissement de l'usine électrique de Chippawan-Queenston. Dans un an d'ici, cette usine, propriété des municipalités d'Ontario, fournira 500,000 chevaux-vapeur et avant deux ans $1,000,000 chevaux-vapeur. Elle fournira la force motrice à tous les trains d'Ontario, non seulement de la rivière Détroit jusqu'à Montréal, mais même jusqu'au lac Nipissing. Il y a des gens qui croient que c'est un rêve; je ne suis pas de leur avis. Qui aurait pu imaginer il y a 24 mois que la radiotélégraphie serait au point où elle en est aujourd'hui? Personne n'aurait pu prévoir un progrès aussi rapide; personne non plus ne peut dire à quel résultat on arrivera, ni prévoir la révolution que causera dans le monde entier l'emploi des ondes hertziennes. L'emploi de ces ondes va probablement amener une réorganisation universelle. Les savants espèrent pourvoir arriver à transmettre l'énergie électrique sans l'aide de fils. Ce n'est pas un rêve; c'est sur le point d'être un fait accompli. Nous n'avons donc pas besoin de procéder par hypothèses; nous pouvons dès maintenant entrevoir la réalité. Dans douze mois, l'usine de Chippawa-Queenston fournira 250,000 chevaux-vapeur et dans deux ans 500,000 chevaux-vapeur. Il peut même se produire des changements dans les usines électriques qui se trouvent sur le fleuve. L'usine de Chippawa causera probablement la disparition de plusieurs autres centrales dont la situation n'est pas aussi avantageuse. Ce projet n'est donc pas hors du domaine pratique.

[M. Maclean (York-Sud).]

On a déclaré ici même et dans certains journaux que Montréal s'opposerait à ce projet parce qu'il aurait pour effet de menacer sa suprématie en fait de transport. Pourtant il ferait de Montréal une plus grande ville. Comment les habitants de Montréal peuvent-ils parler de la sorte eux qui vivent à quelques milles du foyer de La Salle? Oublient-ils ce qu'il avait rêvé que le Saint-Laurent put devenir un jour. Il fut le premier à remonter le Niagara, où il y construisit le premier bateau près des chutes avant d'aller à la voile jusqu'au lac Supérieur. Ce projet servira à faire de Montréal une ville encore plus grande qu'elle est aujourd'hui. Presque tout le pouvoir hydraulique est à proximité de Montréal, dont l'entreprise fera une des plus grandes villes du continent. Peu importe la quantité d'énergie qu'on pourra retirer, elle trouvera toujours un écoulement rapide. Les chemins de fer américains l'achèteront, car ils ont déjà décidé d'électrifier leurs lignes et il leur faut le pouvoir électrique. Le président des Etats-Unis a déjà engagé le gouvernement et les cultivateurs américains l'appuient, de même que nos cultivateurs ici commencent à comprendre que la concurrence des voies fluviales est le seul moyen d'améliorer nos conditions de transport. Cette concurrence a échoué autrefois en raison de l'opposition faite par les chemins de fer, mais aujourd'hui la nouvelle doctrine dit que les voies ferrées sont le complément des voies fluviales et *vice versa*, et la concurrence entre les deux aura pour effet de réduire les taux de transport. Il ne peut en être autrement et l'économie ainsi réalisée justifiera amplement l'entreprise de canalisation des eaux du Saint-Laurent telle qu'elle est exposée dans le rapport de la commission.

J'avais l'intention de signaler tout cela au moment de la discussion de la question des chemins de fer qui doit être soulevée devant la Chambre cette semaine, mais j'ai cru bon de profiter de l'occasion qui se présentait à moi ce soir. Certes, je n'en suis pas arrivé à ces conclusions simplement par la lecture de ce qui a été dit à ce sujet

récemment; en effet les recherches et les découvertes scientifiques tendent toutes à l'exploitation des forces hydrauliques et à l'usage des cours d'eau pour les fins de transport. Dans le présent cas, cette tendance va s'accuser au sujet de la génération d'énergie électrique et de l'amélioration des moyens de transport. Cette génération d'énergie va profiter non seulement aux chemins de fer, mais aux villes; elle va favoriser le progrès des provinces de l'Est et de l'Ouest. Ce serait mal apprécier les effets de ce développement que de s'opposer au projet sous prétexte qu'il va être plus avantageux à une localité qu'à une autre, ou aider Toronto au préjudice de Montréal. Toute rivalité à cet égard serait injustifiable, les villes ayant les meilleures raisons de s'unir pour assurer le triomphe du projet dont il s'agit, par ce que chacune devra en bénéficier.

Pour l'information des députés de l'Ouest, Je dirai qu'autrefois il y avait, au Canada et au Etats-Unis, des hommes favorables au prolongement de ces eaux navigables jusqu'au lac Supérieur, terminus de la navigation, et même à la canalisation de ces eaux jusqu'à Winnipeg et au pied des montagnes Rocheuses. On a tracé des plans à ce sujet, plans d'ailleurs réalisables, car il est possible de canaliser le Saint-Laurent jusqu'au lac Supérieur, de pousser un canal de là à travers la vallée de l'Assiniboine et la Saskatchewan qu'on réunirait à d'autres cours d'eau de l'Ouest de manière à transporter les marchandises de l'Ouest par voie directe jusqu'à la mer. On dira peut-être que les chemins de fer en souffriraient? A cela je réponds que ce système de canaux n'aurait d'autre effet que de développer l'Ouest sans nuire aux chemins de fer dans la moindre mesure, car il y a place pour les deux systèmes de transport, ils seraient de nature à se favoriser et non à se nuire mutuellement. Cette mesure de progrès profiteraient à d'autres villes et à d'autres provinces. Quand à la ville de Montréal, un très brillant avenir lui sourit, elle peut disposer de millions de chevaux-vapeur, et elle s'en est servie dans le passé. Je tiendrais cependant que cette génération d'énergie électrique fût effectuée par l'Etat et non par des compagnies privées. C'est ainsi qu'elle est effectuée dans l'Ontario, et nous avons donné un exemple aux différents pays au moyens des installations de Chippewa. La puissante rivière de ce nom a été utilisée; on voit aujourd'hui sur ses bords la plus grande usine d'énergie électrique de l'univers. D'ici à une couple d'années, cette usine représentera une production d'un million de chevaux-vapeur; elle donnera un revenu de $10,000,000 en retour des $100,000,000 que son installation aura coûtés. Cette énergie électrique sera la vie de l'Ontario, comme celle qui proviendra du Saint-Laurent sera la vie de Montréal et de la province de Québec.

Aucune rivalité ne saurait exister entre les villes ou les provinces, ce projet devant profiter non seulement au Canada mais aux Etats-Unis. Cette question intéresse tout le continent. Les Etats-Unis sont à étudier les grands problèmes de l'époque à un point de vue national. Ainsi, un comité spécial du Sénat de Washington a présenté un rapport au sujet de l'amélioration du système des banques dans ce pays, où il est déjà bien amélioré. On a aussi proposé au Congrès l'établissement d'une grande association appuyée sur le crédit des Etats-Unis, pour assurer l'écoulement du blé, du coton et de tous les produits de la vallée du Mississipi avec le plus d'avantage possible, et en même temps pour améliorer les cours d'eaux navigables de manière à réduire les frais de transport. Toutes ces questions sont agitées, et la solution en est prochaine. Les Américains ont construit le canal de Panama et ils sont maintenant prêts à contribuer à l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent dans le but d'augmenter la production de l'énergie électrique et de réduire les frais de transport.

Les travaux relatifs à la canalisation du Saint-Laurent coûterait fort peu, comparativement à ceux du creusage du canal du Panama. Je ne saurais dire le chiffre de ceux-ci, mais il est très élevé, et les Etats-Unis ne se sont jamais ressenti de la dépense de ces nombreux millions. Le canal de Panama est un des facteurs qui ont assuré aux Etats-Unis la souveraine puissance dont ils disposent aujourd'hui. Les Américains veulent maintenant nous aider à améliorer la navigation du Saint-Laurent. Ils ont donné un exemple à l'univers en édictant les très importantes lois qu'ils ont adoptées pour améliorer les moyens de transport et le sort des cultivateurs, et en réglant ces questions dans un sens favorable à l'intérêt public plutôt qu'à l'intérêt des compagnies. Les compagnies de chemins de fer, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, ont contribué dans une large mesure à faciliter le transport. Cependant, le succès des compagnies américai-

nes n'a pas été très grand. Le résultat net de l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis, c'est que 80 p. 100 des lignes seraient en liquidation aujourd'hui sans le secours que leur a apporté le gouvernement américain pour les opérations du temps de guerre. Aujourd'hui encore, l'Etat doit leur venir en aide pour le renouvellement de leur matériel, et le jour n'est pas loin où les voies ferrées y seront devenues comme les voies navigables, la propriété de l'Etat. Une voie d'eau c'est comme la grande route: c'est le chemin du roi, c'est le chemin public. Le chemin du roi est toujours demeuré la propriété du public; il eut dû en être de même des chemins de fer, à l'exemple des voies navigables. Dans cette ère nouvelle qui s'avance rapidement pour l'Amérique, le programme de rénovation et d'agrandissement des moyens de transport, de l'utilisation de la puissance motrice, de l'emploi du crédit national pour l'avantage du plus grand nombre, du placement coopératif des produits de la nation, tout cela fera l'objet d'une étude pratique aux Etats-Unis et en Canada, et il n'y a pas à craindre qu'on aura de la difficulté à se procurer les fonds.

Il y a dans le monde entier des capitaux prêts à être jetés dans des entreprises de ce genre. Les obligations se vendront sans peine. Nulle part en Canada on ne devrait craindre ces initiatives. Le Pacifique-Canadien, bien qu'ayant son siège à Montréal, n'a rien à craindre de ce projet. Il y aura des affaires en masse pour le Pacifique, pour le réseau national, malgré la concurrence des voies d'eau. Le trafic ne suivra pas une seule direction. Il en viendra d'Europe; nos bateaux auront des cargaisons de retour. Peut-être feront-ils concurrence à nos manufactures, mais celles-ci se conformeront aux conditions nouvelles du commerce. D'après ce que j'en ait lu et entendu de divers côtés, le président des Etats-Unis a donné la bonne note. Dans ce pays on est organisé aujourd'hui pour mettre à exécution ces nouveaux projets, et cela sans retard. Quand même nous n'aurions pas les capitaux en Canada, les Etats-Unis consentiront peut-être à nous les avancer. Mais nous ne serons pas à cette peine, car nous trouverons chez nous et en Angleterre la part relativement modeste des fonds nécessaires que nous aurons à contribuer.

Je suis d'accord avec notre honorable collègue de Welland (M. German) pour penser que notre part contributive sera beaucoup inférieure à la moitié des frais

[M. Maclean (York-Sud).]

d'exécution. Les Américains en ont déjà convenu. Je crois aussi, comme il l'a dit, que le Canada n'a pas un droit exclusif sur les Grands lacs et le Saint-Laurent, et que ces voies de navigation appartiennent en commun aux deux pays. Il est bon qu'il en soit ainsi. Cet état de choses déterminera les deux nations à vivre côte à côte en bonne intelligence. C'est un lien d'amitié au lieu d'être une cause de jalousie entre eux. Félicitons-nous-en. J'espère que la Chambre continuera à discuter cette question au cours des années qui vont suivre jusqu'à décision finale. Cette décision ne saurait tarder. On s'efforce, aux Etats-Unis, d'aboutir à ces deux moyens de venir au secours du public: des facilités de transport pour les produits agricoles de l'Ouest dans les deux pays et production d'énergie motrice pour l'électrification des chemins de fer. Ces deux choses sont devenues si nécessaires que, de chaque côté de la frontière, je n'en doute point, on se décidera à prendre les mesures indispensables pour faire aboutir prochainement le projet dans les deux pays à la fois.

Il n'a pas été difficile de faire voter le projet du canal de Panama par le congrès des Etats-Unis. Quand on se fût décidé à régler la question, cela n'a pas traîné. Comme je l'ai rappelé, les résultats obtenus ne sont pas ce qu'on avait espéré, mais le canal a donné aux Américains la maîtrise de la navigation interocéanique. Les Américains dominent tout le continent d'Amérique aujourd'hui, et, après tout, nous appartenons au continent américain. Nous sommes une nation américaine avec des traditions britanniques et nous préférons notre système gouvernemental. Pourquoi nous jalouserions-nous avec les Etats-Unis? Chacun de nos deux pays peut accomplir ses destinées dans toutes les questions économiques, celle du transport comme les autres, et en le faisant nous n'aurions pas à le regreter. Nous avons eu nos querelles avec les Etats-Unis; par deux fois nous avons été en guerre, mais aujourd'hui le sentiment général en Canada est favorable à une complète entente pour l'amélioration des voies d'eau. Les Américains ont accordé dans le passé trop d'attention aux chemins de fer et ils reviennent aux voies de navigation. Je n'ai aucun doute qu'ils finiront par nationaliser leurs chemins de fer comme nous l'avons fait nous-mêmes. Le Pacifique-Canadien n'en subira aucun inconvénient, car quoiqu'étant la propriété d'une compagnie particulière elle devra se plier aux conditions nouvelles.

C'est avec plaisir et avec un vif sentiment de devoir que j'ai l'intention de voter pour la présente résolution et de parler en sa faveur à chaque occasion qui pourra se rencontrer. Comme je l'ai dit déjà, j'espère que la discussion ne se terminera pas maintenant et que nos amis de l'Ouest aideront à l'amélioration de ces voies navigables comme les agriculteurs des Etats-Unis ont entrepris de le faire quand ils se sont rendus compte de leur importance. S'il y a un groupe d'agriculteurs aux Etats-Unis, il y a aussi peut-être un groupe d'agriculteurs dans cette Chambre. Je suis heureux de m'en rendre compte si nos agriculteurs sont imbus de l'idée de progrès, s'ils sont venus ici dans l'intention d'aider à la solution de ces problèmes. La meilleure méthode de résoudre de tels problèmes est que la nation les étudie elle-même plutôt que les individus; la chose a été démontrée dans le cas du développement de la force dans Ontario. A Montréal, ce sont des compagnies particulières qui ont très bien travaillé au développement de la force; mais dans l'Ontario, nous allons donner au monde entier un exemple du développement des forces hydro-électriques pour le peuple par le peuple et rendre cette force aussi bon marché que possible non pas dans la seule intention d'en faire bénéficier les actionnaires. Ce sera un sujet d'orgueil d'être en état de montrer que l'Ontario malgré toutes les critiques qu'ont faites les hommes qui favorisaient le développement de la force par des entreprises particulières, ait pu mener à bien ce projet et utiliser avec succès de la force développée. Je prédis que dans dix ans tout chemin de fer de l'Ontario — certainement depuis le Sault jusqu'à la baie d'Hudson — sera électrifié et pourra transporter des marchandises à des taux réduits. Les services des trains seront divisés en ce que que pourrais appeler des services de tramway. Quant au service des voyageurs, au lieu d'avoir trois ou quatre trains par jour entre des villes comme Toronto et Montréal ou Ottawa et Montréal, les wagons circuleront à de fréquents intervalles. Ils partiront toutes les heures; la vitesse sera plus grande, le service sera meilleur et les frais moins élevés. Ce sera une économie, nous aurons un service amélioré, nos plaines de l'Ouest seront remplies de cultivateurs et c'est ce qu'il nous faut dans ce pays. Cela réduira le coût des transports. Que le projet commence avec les Etats-Unis ou avec ce pays, c'est maintenant un projet continental, plus vaste que les provinces d'Ontario et de Québec et plus étendu que notre Est et notre Ouest. Il est aussi vaste que tout le continent de l'Amérique du Nord et le plus grand continent dans le monde aujourd'hui c'est le continent du Nord Amérique. La vallée la plus riche du monde — et je n'aime pas à le dire — c'est la vallée du Mississipi, mais nous y participons pour beaucoup et nous y avons notre part. La plus grande vallée qui vient ensuite se trouve sur le continent américain, c'est la vallée du blé de l'Assiniboine et de la Saskatchewan. J'espère que la colonisation de ces vallées se fera et que les provinces de l'Ouest auront bientôt une grande population agricole; elles auront des taux de transport réduits et nous obtiendrons bientôt un système de vente amélioré.

C'est la tendance de toute la discusion qui se fait à l'heure actuelle à Washington et au Canada. C'est pour cela que nous avons cette agitation des producteurs de grain et c'est pourquoi le peuple canadien dit qu'il est inconstitutionnel d'avoir une commission des grains au Canada et c'est pourquoi nous ne pouvons pas l'avoir. Mais nous aurons une commission des grains et la constitution ainsi que les avocats devront s'y conformer. C'est un des nouveaux signes des temps qui ont surgi depuis la guerre. La guerre élargira les vues de la nation et fera penser différemment les avocats. Quand des juristes viennent nous dire que nous ne pouvons pas avoir une commission du blé et que les agriculteurs ne peuvent pas s'organiser en association coopérative, il ne sait pas comprendre les signes des temps. Et la Chambre ne comprendra pas les signes des temps si elle manque de faire sa part dans le développement du canal du Saint-Laurent en vue de deux grands objets — l'amélioration des transports et le développement des forces électriques, non seulement pour les chemins de fer mais pour toutes les industries, pour l'éclairage des maisons des cultivateurs et pour actionner leurs machines.

Tout cela est prochain parce qu'on a merveilleusement amélioré la transmission de l'énergie électrique. Les honorables députés peuvent dire que je suis un rêveur quand je prétends que l'énergie électrique traversera les airs sans fil, mais tout cela est en voie de réaliser. Quelqu'un aurait il jamais pensé il y a deux ans que vous auriez vu ce développement des ondes radio-électriques? C'est un mystère mais il est là. Il va effectuer de grandes modifications dans le monde, mais ce sera pour l'avantage de l'humanité. Je remarque que

le ministre de la Milice (l'hon. M. Graham) est en veine de bonne humeur ce soir parce qu'il sourit. L'honorable ministre de la guerre, comme Peter Mitchell avait l'habitude de l'appeler, verra peut-être un jour que si la guerre continue, l'énergie électrique rendra des services. La plus grande chose dans la guerre — et cela n'a été connu que durant cette guerre — a été l'onde radio-électrique qui communiquait une sorte d'énergie dans l'air et qui a mis fin à la guerre.

C'est une découverte que firent les Etats-Unis un peu avant la conclusion de l'armistice; grâce à cette invention, un seul aéronaute, monté très haut dans les airs, était en mesure de détruire les plus puissants navires de guerre, du seul fait qu'il dirigeait sur eux à travers les airs ces ondes chargées d'électricité. C'est cette découverte qui a mis fin à la dernière guerre et c'est pour cette raison que les marines de guerre ont été mises au rancart.

Voilà la cause véritable de la cessation des hostilités; les faits sont rendus publics à cette heure et je crois que le ministre de la Guerre modifiera quelque peu ses opinions. Où était le ministre, à l'époque où un effort fut tenté afin d'enlever au peuple canadien toutes les chutes d'eau échelonnées sur le parcours du Saint-Laurent au bénéfice de la Aluminum Company des Etats-Unis? Je n'en sais rien, mais Dieu merci, nous possédons encore ces puissants pouvoirs hydrauliques et j'espère que nous les garderons. Quoique les Etats-Unis se soient prononcés dans un sens contre le régime de la nationalisation, ils l'auront quand même s'ils veulent exploiter les chutes d'eau du Saint-Laurent. C'est là l'un des plus grands pas que l'on ait jamais accomplis dans cette voie de la nationalisation.

L'hon. M. BUREAU: Que dites-vous là?

M. MACLEAN (York-Sud): A l'heure qu'il est, les Etats-Unis développent ces pouvoirs hydrauliques et produisent l'énergie électrique sous le régime de la nationalisation. A l'avenir, quand quelqu'un tentera de soutenir devant moi que les Etats-Unis sont opposés au système de la nationalisation, je serai en mesure de les contredire en citant cet exemple.

De plus, le gouvernement américain a été obligé de se porter au secours des chemins de fer afin de les sauver d'une faillite complète. Les chemins de fer des Etats-Unis sont à s'organiser d'eux-mêmes en dix ou douze réseaux régionaux et ils s'adressent au gouvernement pour obtenir le crédit nécessaire au succès de l'entreprise. Ils ne sont pas en mesure de se procurer les fonds pour la reconstruction de leurs lignes, surtout pour substituer l'électricité à la vapeur en tant que force motrice.

L'hon. M. BUREAU: L'établissement du régime de la nationalisation au cours de la dernière guerre a ruiné les chemins de fer des Etats-Unis.

M. MACLEAN (York): Quels chemins de fer?

L'hon. M. BUREAU: Les chemins de fer des Etats-Unis.

M. MACLEAN: Quand cela?

L'hon. M. BUREAU: Pendant la dernière guerre.

M. MACLEAN: Le gouvernement des Etats-Unis a assumé l'administration des chemins de fer américains pendant la guerre par nécessité.

L'hon. M. BUREAU: Et le gouvernement des Etats-Unis les a ruinés.

M. MACLEAN: Le gouvernement du Canada a été lui aussi forcé d'adopter le système de la nationalisation. Le ministre des Douanes (M. Bureau) n'aime pas de tout son cœur le principe de l'exploitation par l'Etat des services d'utilité publique. Verrait-il d'un bon œil l'exploitation de nos grandes routes par l'initiative particulière? Il ne trouve guère de son goût le principe de la nationalisation de nos grandes routes, qui favorisent pourtant l'accès de nos marchés aux cultivateurs, non plus que la nationalisation de nos voies de transport par eau et le développement de l'énergie électrique afin de la distribuer au peuple aux plus bas prix possibles. Avant dix ans, l'énergie électrique sera transmise d'une façon quelconque à toutes les fermes sur le continent américain. Il ne s'agit pas du tout d'un rêve irréalisible. Les savants travaillent avec ensemble à la solution du problème. Lorsque vous vous rendez compte de ce qu'ils ont accomplis au cours des deux dernières années par l'entremise des ondes électriques, vous ne sauriez douter des entreprises que vous réserve l'avenir. Le développement de l'énergie électrique sous le régime de la nationalisation aura pour conséquence d'accroître le confort ordinaire de la vie et de le faire pénétrer partout au prix le plus bas qu'il soit possible de rêver. Voilà la théorie sur laquelle repose le système de la nationalisation, peu importe de quelle façon vous posez le problème. Ce régime fait chaque jour de nouveaux progrès tant au Canada qu'aux

Etats-Unis. J'espère voir luire l'aurore du jour—et ce sera bientôt—où les chutes d'eau de nos rivières nous fourniront la force motrice nécessaire à la circulation de tous les trains non seulement dans la province de Québec mais aussi dans l'Ontario. Les pouvoirs hydrauliques du Saint-Laurent et de la rivière Niagara peuvent nous fournir l'énergie électrique en quantités suffisantes pour faire circuler les trains par tout le Canada pour ainsi dire et procurer en même temps à tous les cultivateurs l'éclairage et la force motrice à bon marché. Cela s'en vient.

Le plan initial du projet tout entier est soumis à notre assentiment aujourd'hui dans le rapport que la commission a publié et qui a été endossé l'autre jour par le président Harding. Dès qu'il a été mis en possession des faits, il est allé directement au peuple, et, bien que les compagnies de chemins de fer ont été en mesure, grâce à l'influence dont elles disposent, d'entraver la discussion du projet jusqu'à un certain point, le peuple médite sur le problème. Les publications agricoles discutent le projet tandis que les journaux des grandes villes commencent à se rendre compte que leurs cités respectives bénéficieront de cette entreprise. Ils tiennent le raisonnement suivant: si le développement des chemins de fer contribue aux progrès des villes, elles progresseront le double et le triple lorsque le développement des voies de transport par eau et de l'énergie électrique viendra s'ajouter à celui des voies ferrées.

Je voterai donc à l'appui de la motion en discussion. La situation nécessitera une autre élection au Canada—bientôt peut-être ou sinon un peu plus tard—mais je suis décidé à préconiser un programme national plus moderne et plus large en réclamant le développement de nos voies de transport par eau en coopération avec les Etats-Unis, si nous pouvons obtenir le concours de nos puissants voisins, ou sinon sur une plus petite échelle et pour notre propre compte.

Nous avons commencé tout seuls et nous pourrons améliorer le Saint-Laurent et le canal Welland par nous-mêmes, dussions-nous compter exclusivement sur nous. Il est peut-être bon que nous fassions ces travaux nous-mêmes. Cependant, je veux qu'il soient faits pour l'avantage du continent tout entier et à titre de proposition continentale et non pas nationale par rapport aux Etats-Unis et au Canada seulement. Je tiens surtout à ce que cette question ne soit pas discutée ici au point de vue des provinces, des classes ou des cités. L'Amérique est assez grande pour pourvoir à l'avenir de toutes nos cités, de toutes nos provinces, de tous nos groupes de population. Le plus grand continent aujourd'hui, et le seul sur lequel l'espoir de l'univers repose plus que sur tout autre, c'est le continent de l'Amérique du Nord, et il est possédé par nous et par nos bons voisins du Sud. Comme l'a dit mon honorable ami qui siège de l'autre côté de la Chambre, les Etats-Unis et le Canada ont les mêmes idéaux en fait de gouvernement comme en fait d'économie, et ils n'ont pas à redouter l'avenir. L'Europe est découragée et ruinée par les rivalités de races et de commerce, mais l'avenir est beaucoup plus souriant pour l'Amérique du Nord et pour l'Amérique du Sud. Ce sont les Etats-Unis et le Canada qui auront inauguré cette nouvelle ère de progrès en développant les cours d'eaux du Saint-Laurent, et la proposition impliquée dans ce projet de résolution représente la question la plus importante qui ait jamais été soumise au Parlement du Canada.

L'hon. M. BUREAU: Puis-je poser une question?

M. MACLEAN (York): Oui, et même deux, si mon honorable ami le désire.

L'hon. M. BUREAU: Il suffit d'une. L'honorable député suggère-t-il que nous soyons de société avec les Etats-Unis pour développer le Saint-Laurent si nous ne pouvons faire les travaux nous-mêmes?

M. MACLEAN (York): Non. J'ai dit qu'il me plairait de le voir développer par les deux pays, mais que si nous devons le développer nous-mêmes, nous pouvons le faire sur une plus petite échelle. L'honorable député de Welland (M. German) l'a dit, le canal Weland est maintenant en voie de construction. Mon honorabe ami qui siège de l'autre côté de la Chambre ne serait-il pas disposé à coopérer avec les Etats-Unis au développement du Saint-Laurent?

L'hon. M. BUREAU: Je n'ai pas d'opinion à donner. Mon honorable ami plaide sa cause.

M. MACLEAN (York): l'honorable député est ministre de la Couronne. Il me fait peine de voir qu'un ministre de la Couronne n'a pas d'opinion sur cette question.

L'hon. M. BUREAU: J'en ai une, mais je dis que je ne suis pas obligé de la donner.

M. MACLEAN (York): Très bien, gardez-la et que le ciel vous protège. Ce

Parlement doit aborder cette question et chercher à la résoudre.

L'hon. M. BUREAU: Cela ne répond pas à la question que j'ai posée pour savoir si nous devions être de société avec les Etats-Unis pour développer l'énergie électrique au moyen des eaux du Saint-Laurent.

M. MACLEAN (York): Je ne m'y opposerais pas, et j'espère que mon honorable ami est favorable à la proposition de ce développement.

L'hon. M. BUREAU: Ne vous occupez pas de moi, dites ce que vous pensez vous-même.

M. MACLEAN (York): Je n'exprime ici que ma propre pensée. Sir Wilfrid Laurier n'avait pas peur d'une action conjointe. Je n'en ai pas peur, moi non plus.

L'hon. M. BUREAU: L'honorable député ne voulait " d'aucun échange ni d'aucun commerce avec les Yankees ".

M. MACLEAN (York): C'est une autre question. Sir Wilfrid Laurier était favorable à la coopération au sujet du développement des eaux du Saint-Laurent. Mon honorable ami est-il en faveur de la proposition? Voilà la question qui est devant le peuple canadien.

L'hon. M. BUREAU: Je ne prêche pas l'Evangile. Que l'honorable député dise quelle est sa propre opinion.

M. MACLEAN (York): Je suis à exprimer la mienne. L'honorable ministre aurait-il la bonté d'exprimer la sienne?

L'hon. M. BUREAU: Je l'exprimerai quand il sera temps.

M. MACLEAN (York): Je suis sûr que mon honorable ami va finir par être du même avis que moi au sujet de cette proposition, et par faire en sorte que sa province et sa grande cité de Montréal...

L'hon. M. BUREAU: Elles ne sont pas à moi.

M. MACLEAN (York): ...et je ne mentionne pas cette ville d'une façon spéciale — participeront au progrès du Canada qui sera le résultat du creusement de cette voie navigable, plus que de toute autre entreprise que j'ai entendu discuter en cette enceinte depuis que je fais partie de la députation.

M. PAUL MERCIER (Westmount-Saint-Henri): Monsieur l'Orateur, le représentant d'York-Sud (M. Maclean) examine le projet d'un point de vue particulier. Il ne cherche à convaincre qu'un groupe et se tourne constamment vers nos bons amis, les progressitses. J'avais espéré qu'avant la fin de son plaidoyer, il changerait d'attitude, et s'adresserait de nouveau à toute la Chambre des communes.

M. MACLEAN (York): Si je me suis tournée de ce côté-là, ce n'était pas dans le dessein que me prête mon honorable ami.

M. MERCIER: L'honorable député a parfaitement raison d'en agir ainsi. Je sais qu'il ne cherche qu'à porter la conviction dans un milieu qu'il redoute; mais ces députés ont déjà décidé de voter conformément à leurs propres intérêts, et la solution du problème des chemins de fer les contentera, sans qu'il soit besoin du canal du Saint-Laurent.

Quant au député de Welland (M. German), chacun a droit à son opinion. Vu la circonscription qu'il représente, je sais que mon honorable ami habite près du grand canal Welland, et il n'est pas sans savoir que, si le projet se réalise, il verrait les transatlantiques passer devant la belle ville de Toronto, franchir le canal Welland et se rendre dans les ports des lacs d'en haut — les lacs Erié, Huron, Michigan et Supérieur. Tous les habitants de ce coin du pays aimeraient voir ces vapeurs remonter plus haut, même jusqu'aux ports de Détroit, de Port-Huron, de Chicago, de Fort-William et de Port-Arthur.

Il est du devoir des représentants de l'Ontario de préconiser tout ce qui est pour le bien de leur province; ils peuvent revendiquer leurs droits et faire de leur mieux pour leur propre province. Chacun est libre de travailler pour son clocher et de faire le meilleur emploi des chances qu'il rencontre sur le parquet de cette salle, afin d'assurer l'adoption de certaines prescriptions législatives.

Nous poursuivons le même but dans la province de Québec; mais, en tout cela, nous ne cherchons qu'une chose: la prospérité du Canada tout entier.

Je ne voudrais pas blesser les sentiments de mon honorable ami de Toronto-Nord (M. Church), l'auteur du projet de résolution dont la Chambre est saisie, en lui disant que ce projet est un rêve, une douce chimère. A l'heure actuelle, si nous faisons abstraction de l'état assez lamentable de nos finances, la situation au Canada n'est pas pire que dans tout autre pays du Monde; elle est probablement meilleure. Nos voies ferrées sont presque dans le marasme; cependant, si nous les mettons à

l'épreuve, de meilleurs jours luiront peut-être pour eux. Notre commerce souffre un peu des suites de la guerre; néanmoins, point n'est besoin de creuser le canal du Saint-Laurent pour redonner la prospérité à notre commerce, à notre industrie, à nos manufactures. Inutile de porter la main sur les œuvres de la nature et de détruire les dons naturels dont la Providence a comblé chaque province. Acceptons-les tels quels et servons-nous comme nous le pouvons sans qu'une province empiète sur une autre. Que chacun s'efforce de tirer de ses ressources naturelles toute la richesse qu'elle recèlent; mais ne lésons pas les droits d'autrui. J'ai été quelque peu surpris des idées qu'a exprimées mon savant ami d'York-Sud (M. Maclean).

M. MACLEAN (York-Sud): Ne dites pas savant.

L'hon. M. BUREAU: L'honorable député a beaucoup de connaissances.

M. MERCIER: Et lorsque la session prendra fin, je lui prédis qu'il sera plus savant encore. Mon honorable ami parle sans cesse de l'entreprise hydroélectrique et il semble s'attribuer tout le mérite de ce qui a été fait. Ainsi que le ministre (l'hon. M. Bureau) le faisait remarquer il y a un instant, j'étais sur le point de dire que, en 1911, les députés conservateurs de Toronto — qui ne sont peut-être pas les représentants actuels de cette ville aux Communes; mais qui, du moins partageaient les mêmes croyances politiques, avaient le même programme et étaient animés du même esprit — faisaient moins d'éloges des Etats-Unis et de leurs entreprises. Nous savons fort bien que, cette année-là, ils nous reprochaient de traverser trop souvent la frontière, de trop nous frotter aux Américains et d'autres choses semblables. Alors, comme aujourd'hui, ils agitaient le drapeau. Aujourd'hui, toutefois, la situation n'est pas tout à fait la même, et si certains membres ne modifient pas leurs tendances, nous verrons probablement le drapeau américain flotter, un jour, sur le canal entre Montréal et le lac Supérieur.

(La séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mardi le 2 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

L'HONORABLE MANNING DOHERTY ET L'EMBARGO SUR LE BÉTAIL

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je veux déposer sur le bureau un document préparé conformément à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1922, et contenant une copie de toute la correspondance échangée au cours de l'année 1921 entre le premier ministre du Canada et le premier ministre d'Ontario au sujet du travail poursuivi par l'honorable Manning Doherty, en Angleterre, au sujet de l'embargo sur le bétail. Hier, mon très honorable ami a mentionné ce rapport d'une façon spéciale. C'est peut-être lui qui est responsable de l'explication que je vais donner du motif qui a empêché le dépôt immédiat de ces documents. Je lirai donc un mémoire que le sous-secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères m'a remis:

Je vous adresse ci-inclus la copie de la correspondance échangée au sujet de la visite de l'honorable Manning Doherty, en Angleterre, dont la Chambre, sur la proposition de M. White a ordonné le dépôt. Le département ne possède aucune correspondance à ce sujet, à part de quelques documents que le secrétaire particulier de l'ancien premier ministre avait laissés ici quelque temps avant le changement de ministère. Je ne savais pas si ces documents avaient été laissés en dépôt ou s'ils devaient être inclus dans les documents officiels du département. J'ai écrit deux fois au secrétaire pour lui demander, mais je n'ai reçu qu'une réponse verbale, alors que je demandais une réponse écrite. Néanmoins, du moment que M. Meighen insiste maintenant pour avoir ces documents, je suppose qu'il n'a aucune objection à ce qu'on les dépose. Les documents sont prêts depuis le 13 avril.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je suppose qu'il veut parler de l'ancien secrétaire qui n'est plus sous mes ordres.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ferai remarquer à mon très honorable ami qu'il avait laissé ces documents entre les mains du secrétaire en question; ils n'avaient pas été remis au département.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils devraient l'être, suivant moi.

1ère LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé

Le 1er (bill n° 63) (Q), pour faire droit à Ethel Turner.—

Le 2e (bill n° 64) (R), pour faire droit à Walter Michie Anderson.—

Le 3e (bill n° 65) (S), pour faire droit à Mary Elizabeth Fredenburg.—

Le 4e (bill n° 66) (T), pour faire droit à Sheriff Elwin Robinson.—

Le 5e (bill n° 67) (U), pour faire droit à Rhoda Renfrew McFarlane Brown.—

Le 6e (bill n° 68), constituant en société la "Frontier University".—

DÉPÔT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À L'EXEMPTION DES DROITS DE PILOTAGE

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose à la Chambre de fixer à demain la discussion en comité général d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier l'article 477 de la loi de la marine marchande au Canada, chapitre 113 des Statuts refondus de 1906, en ajoutant comme dispositions que les navires de guerre et navires-hôpitaux appartenant aux pays étrangers que déterminera le Gouverneur en conseil, et les bateaux inscrits au Canada et qui s'occupent exclusivement de pêche, seront exemptés de payer les droits de pilotage.

Son Excellence le Gouverneur général, mis au courant de ce projet de résolution, a donné son assentiment.

(La motion est adoptée.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF AU PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'honorable W. L. MACKENZIE KING (premier ministre), propose:

Que l'organisation du personnel de la Chambre des communes, adoptée le 2 juin 1920, soit modifiée par l'enlèvement des mots "curateur assistant de la salle de lecture", dans l'alinéa (e) sous le titre "Divers", et par la substitution des mots "deux curateurs assistants de la salle de lecture"; et que l'organisation du département du sergent d'armes, adoptée le même jour, soit modifiée par l'enlèvement du chiffre et des mots "7 messagers parlementaires", et la substitution des mots et du chiffre "6 messagers parlementaires".

(La motion est adoptée.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose à la Chambre de fixer à demain la discussion en comité général d'un projet de résolution concernant une avance de fonds à la commission du port de Montréal.

Son Execellence le Gouverneur général, mis au courant de ce projet, y a donné son adhésion.

(La motion est adoptée.)

[L'hon. Mackenzie King.]

OBSERVATIONS RELATIVES À LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre) propose à la Chambre de passer à la discussion des subsides.

M. CLARK (Burrard): Avant que nous abordions les subsides, j'aurai quelques remarques à faire au sujet de l'œuvre accomplie par la milice du Canada et aussi sur la nécessité d'une certaine préparation militaire de notre part.

La Chambre a plusieurs fois entendu des arguments tendant à prouver que le pays peut se passer de ses forces défensives et mon intention est de réfuter ces arguments et en même temps de renseigner la Chambre sur certaines choses que j'ai vues, afin que nous soyons en meilleur état pour traiter des questions se rattachant à la milice quand elles nous seront soumises. Les principaux arguments avancés contre le maintien d'une milice au pays sont: premièrement, que personne ne se propose de nous attaquer; deuxièmement, que nous avons un grand nombre d'hommes préparés; troisièmement, que les gens sont fatigués de la guerre, et, quatrièmement, que les conflits futurs se règleront par des conférences plutôt que par les armes.

En ce qui touche la première question de savoir qui peut nous attaquer, je me permettrai de rappeler aux honorables députés les assurances données avant la guerre par le premier ministre anglais à la Chambre des communes d'Angleterre et disant que non seulement il n'y avait pas de menace de guerre avec l'Allemagne, mais qu'une telle guerre était hors de question. Je rappellerai aussi aux honorables députés la futilité des présages touchant la guerre, en leur montrant des exemples de ce qui s'est produit durant les cent dernières années, l'exemple de la guerre de 1812 avec les Etats-Unis, notre propre guerre civile, la guerre civile américaine et le fait que nous avons aujourd'hui dans le monde des armées plus nombreuses que celles qu'on a jamais vues, armées qui sont aujourd'hui mobilisées par la Russie, la France et plusieurs autres pays.

Quant au second argument disant que nous avons une foule d'hommes préparés, la seule chose que j'en puisse conclure c'est que ceux qui l'avancent comptent sur les soldats de la dernière guerre pour venir à la défense du pays si une autre guerre se produisait. J'ai été particulièrement frappé par une question que l'honorable député d'Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn) a posée à l'honorable député d'Ontario-Nord

(M. Halbert) l'autre soir, alors qu'il lui a demandé si l'intention de ce député était d'appeler ces hommes de nouveau. La réponse a été: "J'ai eu autant de mes amis en uniforme que l'honorable député en a eu". Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de députés disposés à s'attribuer le mérite de ce que leurs amis ont fait durant la guerre, mais on en a beaucoup trop dit au sujet du nombre d'hommes préparés dont nous disposons. Il est vrai que nous avons beaucoup de ces hommes, mais ils ne peuvent servir le pays qu'en enseignant à la génération de demain les leçons que la guerre leur a apprises. Je ne crois pas que nous ayons une guerre à notre époque, du moins une guerre à laquelle ces hommes pourraient être appelés à prendre part, mais on devrait maintenant leur lemander de remplir le devoir qu'ils ont commencé à remplir outre-mer en enseignant les leçons que l'expérience leur a enseignées.

Vient ensuite le troisième argument, savoir que le peuple est fatigué de la guerre. Les gens qui sont réellement fatigués de la guerre sont ceux qui ont servi, ceux qui ont donné leurs fils, ceux qui ont tout donné durant la guerre; mais ceux qui nous disent aujourd'hui qu'ils sont las de la guerre sont ceux qui, en réalité, ont honte de ne pas avoir rempli leur devoir. Qu'on me permette de lire à ce sujet quelques remarques du général William T. Sherman:

> J'avoue sans honte que je suis las et fatigué de la guerre. Sa gloire n'est qu'un pâle reflet. Ses succès, même les plus brillants, sont faits de morts et de mutilés, des angoisses et des lamentations de familles éloignées me demandant compte de la vie de fils, de pères et d'époux. Ceux seulement qui n'ont pas entendu un coup de fusil ou les cris et les plaintes des blessés, amis ou ennemis, peuvent demander plus de sang, plus de vengeance et plus de désolation.

On peut bien dire que ce sont là les sentiments de tous les soldats, mais, en dépit de ces sentiments, je demeure convaincu que la masse des anciens soldats est encore prête à se sacrifier s'il arrivait plus tard que l'honneur du pays l'exige.

On nous sert encore cet autre argument: nous voyons venir l'heure où les différends se règleront par des conférences et non par la force des armes. Je conviens, comme tous les députés en conviennent aussi, que nous attendons cette heure, mais les hommes d'état de tous les pays s'accordent pour dire que le meilleur moyen de prévenir la guerre est de s'y préparer. Ainsi, par exemple, quelle serait aujourd'hui la position de Lloyd George dans les conférences qui se font en Europe s'il n'était pas appuyé par ces forces qui constituent l'armée et la marine britanniques? Croit-on qu'il serait écouté s'il avait complètement démobilisé l'armée et la flotte britanniques? S'il avait agi ainsi, on ne tiendrait même pas compte des arguments qu'il pourrait avancer à ces conférences. Nous avons la classification de sir Henry Wilson basée sur le principe reconnu de tous les hommes d'état et qui partage les armées en trois catégories: d'abord, les armées qui sont assez fortes pour empêcher la guerre, deuxièmement, celles qui sont trop faibles pour prévenir la guerre, mais sont cependant assez fortes pour la gagner, et troisièmement, les armées qui ne peuvent que perdre la guerre.

A quelle catégorie appartient le Canada? Le Canada n'a pas d'armée; Le Canada ne tombe dans aucune de ces catégories. On me dira: le Canada n'a-t-il pas figuré avec honneur dans la dernière guerre? Sans doute, le Canada a pris une part considérable aux opérations, mais ce n'est qu'après trois ans de préparation et d'organisation qu'il a pu entrer sérieusement en ligne, qu'il a pu prendre part à la lutte comme un pays indépendant, et certes tous nos collègues sont d'avis que le Canada doit agir comme une nation indépendante.

Je mettrai en parallèle les opérations des forces canadiennes avec celles de la république des Etats-Unis pendant les cent derniers jours de la guerre, non pour humilier nos voisins, mais uniquement dans le but de montrer la différence entre une armée rompue au métier et une armée encore en formation.

Malheureusement pour eux, les Etats-Unis sont venus se mettre aux côtés des Alliés trois ans après le Canada et ils ne purent, par ce fait, obtenir les mêmes résultats que nous. Je citerai les chiffres concernant les effectifs engagés, les pertes et les succès remportés durant cette période. A cette époque, les Américains eurent 650,000 hommes en ligne et les Canadiens 105,000. Les Américains furent engagés durant 47 jours; les Canadiens, 100 jours. Les pertes au feu atteignirent 100,000 hommes pour les Américains et 45,830 hommes dans l'armée canadienne. Les Américains firent 16,000 prisonniers; les Canadiens 31,537. Les pièces d'artillerie prises par les Américains furent au nombre de 468; les Canadiens en capturèrent 623. Les Américains s'emparèrent de 2,864 mitrailleuses, et les Canadiens de 2,842. Les mortiers de tranchées pris par les Américains furent au nombre de 177; ceux pris par les Canadiens, au nombre de 336. Le territoire reconquis par les Américains avait une superficie de 610 milles; les Ca-

nadiens ont eu à leur acquit 336 milles carrés. Les villages libérés par les Américains sont au nombre de 150; par les Canadiens, de 228. Les Américains rencontrèrent et battirent 46 divisions allemandes, les Canadiens, 47. Les pertes des divisions allemandes défaites par les Américains furent en moyenne de 2,170 hommes; les divisions battues par les Canadiens ont perdu en moyenne 975 hommes. Les Américains ont porté leur ligne à 34 milles en avant, et les Canadiens à 86 milles.

Ces résultats magnifiques n'ont pu être obtenus que grâce à une longue organisation et à l'expérience gagnée sur le champ de bataille. Je dis donc: Où est l'homme qui voudra empêcher notre jeunesse de profiter des leçons apprises par ceux qui ont pris part à la guerre? Y en a-t-il parmi nous qui voudrait se charger de la responsabilité d'exposer nos jeunes gens au massacre, alors qu'en mettant à profit les connaissances acquises durant la dernière guerre on pourrait les préparer à prendre part aux opérations qui seront peut-être nécessaires dans l'avenir?

On entend souvent dire que le Canada est devenu une nation indépendante. Le ministre de la Milice se demandait l'autre jour si le Canada allait retomber au rang de colonie de la couronne attendant secours et protection du gouvernement anglais. On nous parle souvent de la situation du Canada comme nation indépendante. On affirme à qui veut l'entendre que le Canada est indépendant de l'Angleterre. Ne nous abusons point. Nous n'avons pas d'armée pour nous défendre. Nous comptons aujourd'hui, comme nous l'avons toujours fait, sur la métropole pour se charger des opérations défensives et même offensives. Nous dépendons absolument de l'Angleterre pour notre défense sur terre et sur mer.

Le Canada ne fait aucuns préparatifs militaires. Jamais le ministre de la Milice ne nous a proposé des mesures en vue de la guerre. Pour nous préparer à la guerre il faudrait voter annuellement et pendant une longue période de temps au moins quinze fois la somme consacrée aux exercices annuels. Le Gouvernement ne pourrait envisager des préparatifs de guerre avec moins de 150 millions par année durant une période assez longue. C'est un fait qui a été établi par l'expérience de la dernière guerre. Les anciens combattants repoussent l'idée qu'en votant ces crédits pour l'instruction des milices on fait des préparatifs de guerre. Ils blâment davantage la tentative de faire servir la question de la défense nationale aux intérêts électoraux des partis.

Nous avons regretté d'entendre le chef du Gouvernement, avant qu'il prît la responsabilité du pouvoir, combattre le budget de la milice pour finir par nous le proposer comme partie de son programme gouvernemental.

Nous l'avons entendu protester contre le fait que le Canada a une réserve de munitions pour ses canons. L'on s'est efforcé durant les derniers six mois de tirer un avantage politique du transport au pays de quelques obus qui appartenaient déjà au Canada et qui auraient été perdus si nous ne les avions pas pris. Ces obus, monsieur l'Orateur, au sujet desquels nous avons perdu beaucoup de temps en paroles, pourraient être tirés aujourd'hui en une heure par l'artillerie du Canada. Le premier ministre a pourtant perdu vingt ou trente heures à en parler. Quant à leur prix même, si nous avions été obligés de le payer, le montant nécessaire n'aurait pas été plus élevé que celui que nous avons dû payer pour fournir nos canons pendant un seul jour des derniers cent jours de la guerre. Je me permets de dire que les forces qui font bloc aujourd'hui pour s'opposer aux manœuvres, se composent de ceux qui sont mal renseignés, et dans cette catégorie je n'hésite pas à placer le premier ministre lui-même. En second lieu, j'y comprendrais ceux qui voudraient profiter de quelque bouleversement dans le pays et de la désagrégation du gouvernement constitutionnel du Canada.

On a déclaré qu'une suspension des manœuvres de notre milice pendant une période d'une année ou plus ne ferait aucun mal.

L'hon. CHARLES MARCIL: Monsieur l'Orateur, je prétends que l'honorable député excède le règlement en traitant, à propos d'une motion pour discuter les subsides, la question des exercices annuels qui a été déjà renvoyée au comité général de la Chambre.

M. CLARK: Je ne me propose pas de discuter la question des exercices annuels. Je crois que l'honorable député est dans l'erreur. J'ai peut-être fait allusion aux exercices annuels, mais je voulais en parler seulement au point de vue de la milice en général.

M. l'ORATEUR: Je pense que chacun connaît la vieille règle de la Chambre des communes, qui fait de la proposition pour siéger en comité des subsides l'occasion pour tout honorable député d'exposer ses

griefs. "Pas de subsides sans redressement des griefs" est l'ancienne règle permanente du gouvernement parlementaire anglais, et quand il est proposé: que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre siège en comité des subsides, tout membre a le droit de se lever et de discuter les griefs qu'il peut avoir. Je donnerai lecture à la Chambre des commentaires faits sur ce point par Bourinot, en s'appuyant, je dois le dire, sur May, la plus grande autorité en procédure parlementaire:

Après lecture de l'ordre du jour de la Chambre pour siéger en comité des subsides, l'Orateur posera la question "Que je quitte maintenant le fauteuil".

C'est la question posée actuellement à la Chambre. Il continue en ces termes:

La même question est toujours posée chaque fois que la Chambre doit siéger en comité des subsides, afin de donner l'occasion aux députés de proposer des amendements. A ce sujet, un auteur éminent fait observer que l'ancienne doctrine constitutionnelle du redressement des griefs qui doit être prise en considération avant l'octroi de subsides, et remplacée maintenant par la pratique permettant de proposer des amendements de tout genre à la question que l'Orateur quitte le fauteuil avant de siéger en comité des subsides ou des voies et moyens.

Plus loin il dit:

Les règles ordinaires des débats sont applicables à cette occasion; par exemple une question déjà décidée par la Chambre ou qui est inscrite à l'ordre du jour, ne peut pas se discuter; aucun sujet ou question de détail qui devrait être discuté en comité, ne peut non plus être débattu à ces occasions; on ne peut encore permettre un débat ou un amendement relatif aux octrois déjà consentis ou aux résolutions qui seront proposées dans le comité, ou dans le comité des voies et moyens, ou à des crédits dans le budget.

Dans la présente occasion, je ne trouve pas que le rappel à l'ordre soit à propos, parce que l'honorable député parle de la nécessité de maintenir notre milice sur son pied actuel et ses observations ont un caractère général. S'il parlait des crédits du département de la Milice que l'on discutait la semaine dernière, il serait clairement hors d'ordre; mais jusqu'ici je crois qu'il est dans les bornes du règlement, et telle est ma décision.

M. CLARK: Je parlais de l'assertion que la suspension des manœuvres ne ferait pas de mal. Je n'hésite pas un instant à dire qu'une telle suspension même pendant une année ferait un tort irréparable à la milice. Nous avons aujourd'hui un grand nombre d'officiers revenus du front et de sous-officiers qu'on a pu persuader avec grande insistance de rester dans la milice pour enseigner à notre jeunesse les leçons qu'ils ont apprises, de façon à leur inculquer les connaissances qu'ils ont eux-mêmes apprises au front. Beaucoup de ces officiers et de ces sous-officiers ont déjà abandonné la milice, complètement dégoûtés parce qu'ils ne recevaient pas l'encouragement auquel ils pouvaient raisonnablement s'attendre et, bien qu'il en reste d'autres, ils commencent à se décourager par suite de l'apathie qu'ils ont à surmonter. Ces hommes comprennent que s'ils ont accompli un certain devoir en combattant pour leur pays, il leur reste encore un devoir plus important à remplir en communiquant aux autres les connaissances qu'ils ont acquises au front. Voilà pourquoi ils sont prêts à rester dans les rangs de la milice à leurs propres frais et au coût de grands sacrifices personnels.

Il y a aussi le danger que, si un milicien cesse de suivre les exercices d'entraînement, même pour quelque temps, il perdra contact avec son régiment pour être bientôt classé parmi ces soldats auxquels on appliquait l'épithète de vieilles moustaches au cours de la dernière guerre. Je n'emploie pas ce mot dans un sens de mépris, car il s'appliquait à une nombreuse catégorie d'ex-officiers en retraite qui s'enrôlèrent dès le début des hostilités et rendirent d'excellents services au pays. Cependant, si nos miliciens cessent de participer aux exercices annuels, bientôt ils ne seront au fait des méthodes les plus modernes d'attaque et de défense et leur utilité en souffrira d'autant.

Il est inutile que je m'étende davantage sur les sentiments patriotiques que l'instruction militaire, si mince soit-elle, développe dans l'esprit de nos jeunes gens, ni sur le perfectionnement qu'ils retirent de ces exercices au point de vue de leurs qualités physiques. L'individu doit soutenir, à mon avis, la comparaison avec la nation, puisqu'en somme la nation se compose de l'ensemble des individus. Nous pouvons avec raison adopter l'exemple de l'enfant qui fréquente l'école. N'avons-nous pas raison d'être fiers d'un jeune garçon qui est capable de se protéger lui-même et de développer les qualités physiques qu'il possède — du garçon en un mot "qui n'est pas trop fier pour se battre", pour me servir d'une expression qui a été citée à maintes reprises en ces dernières années. Les crédits que le Parlement a voté de ce chef par le passé n'ont été consacrés qu'à l'entretien et à l'instruction d'un noyau d'instructeurs militaires et nous visons encore le même but. Vienne le jour où le Canada serait appelé à jouer un rôle dans les guerres de l'avenir, nous aurons les quelques instructeurs nécessaires pour l'en-

traînement militaire des recrues qui constitueront l'armée canadienne. Les dépenses militaires du Canada per capita sont moins élevées que dans n'importe quel pays au monde, y compris tous les dominions de l'empire britannique et ce fait prouve assurément que nous sommes bien loin de nous préparer à une nouvelle guerre. Certes, nulle classe de notre population n'est moins pénétrée de l'idée que nous devrions faire des préparatifs en vue d'une nouvelle guerre que nos miliciens et les vétérans de la grande guerre en général par tout le Canada.

De quelle façon nos régiments de milice sont-ils maintenus sur pied? On suppose règle générale que nos officiers, sous-officiers et soldats touchent une solde de l'Etat pour les services qu'ils rendent au pays. Ils ont reçu par le passé, c'est vrai, une faible allocation pour les services annuels; ces sommes toutefois sont retombées dans les caisses des divers régiments afin de les maintenir sur un pied d'efficacité. Les cultivateurs du pays, d'autre part, ont bénéficié de la dépense des crédits affectés à cette fin, car tous les approvisionnements utilisés dans les camps militaires sont achetés des cultivateurs de la région. Maintenant, monsieur l'Orateur, avant de terminer mes remarques...

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

M. CLARK: Certains de mes collègues, je le sais, n'aiment pas à entendre discuter la question de la défense du pays. Il y a également ici de nombreux représentants du peuple qui n'approuvent peut-être pas la participation du Canada à la dernière guerre mondiale. Cependant, j'ai cru qu'il était de mon devoir de fournir à mes collègues — du moins aux députés de la droite — une occasion d'examiner le problème; en effet, si mes renseignements sont exacts, les députés ministériels auront un caucus demain alors qu'ils décideront définitivement si oui ou non la milice du Canada doit être mise au rancart. J'ai donc jugé à propos, avant qu'il ne fût trop tard, d'exposer la question au milleur de ma connaissance, quoi que, j'ai le regret de le constater, mes honorables amis refusent même d'écouter les arguments que j'invoque à l'appui de mes opinions. En tout cas, j'ai la conviction d'avoir rempli mon devoir.

Je tiens toutefois à offrir mes félicitations au ministre de la Milice (l'hon. M. Graham) pour l'attitude virile qu'il a assumée lors de la discussion du budget de son département. Je désire également exprimer la sympathie que j'éprouve à l'égard tant de l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) que de ses collègues de la droite, qui refusent de voir les bénéfices et les avantages que le Canada retire de l'entretien d'une force de milice raisonnable, car je me rends parfaitement compte qu'on leur a prêché par le passé et qu'ils ont fini par le croire, la fausse doctrine, à savoir qu'en principe les dépenses militaires quelles qu'elles soient n'ont pas leur raison d'être. Voilà la doctrine que le chef du parti libéral a prêchée à ses amis politiques. Or, est-il étonnant qu'aujourd'hui, en dépit du fait qu'un gouvernement libéral dépose le budget de la Milice à titre de programme bien arrêté, mes honorables amis refusent de souscrire à ce brusque changement d'attitude et proposent des amendements de la nature de ceux qui ont été déposés la semaine dernière?

Je voudrais bien que le parti libéral se plaçât au point de vue de l'honneur national du Canada pour examiner la question en discussion. Il s'agit d'un problème national. J'ose donc espérer que si mes honorables amis se réunissent en caucus avant que le budget de la Milice fasse de nouveau l'objet des délibérations du Parlement, ils réfléchiront sérieusement avant d'accepter le compromis qu'offrent des gens aussi peu au fait de la question que l'auteur de l'amendement proposé la semaine dernière. Le budget de la Milice que le Gouvernement a soumis à l'assentiment du Parlement a été réduit à la plus simple expression, suivant moi. Si le gouvernement du jour mérite un reproche de ce chef, c'est de s'être montré mesquin plutôt que trop prodigue.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, sans vouloir discuter des questions qui sont plutôt du ressort du comité général, je dirai de l'honorable député de Québec-Sud (M. Power), qu'il s'est distingué à la guerre et a gagné le droit de prendre, sur cette question, l'attitude qu'il lui plaira. J'ai le plus grand respect pour son opinion. Il ne manque pas de renseignements, tant s'en faut. Je puis différer d'avis avec lui sur des points de détails, mais je tiens à dire que ses états de service et ceux de certains autres membres de sa famille lui permettent de parler de questions militaires.

Quant au caucus, mon honorable ami (M. Clark) ne pourrait peut-être pas y être admis. S'il lui arrivait d'y être admis il se pourrait peut-être qu'il n'y restât pas

longtemps. En tous cas, malgré tout ce qu'on a dit à l'occasion du budget, le parti libéral est une collectivité qui est ici pour faire ce qu'elle jugera le plus conforme à l'intérêt public, et elle sortira du creuset de la critique avec honneur pour elle-même et pour chacun de ceux qui en font partie, quelles que soient ses opinions individuelles. Je ne dirai rien d'acerbe à mon honorable ami, mais s'il veut remonter jusqu'à l'époque où l'on parlait d'attitudes étranges, je lui rappellerai qu'en 1911 il était étroitement uni à ceux qui ne voulaient rien faire pour l'empire britannique.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

Reprise de la discussion des subsides.

Rétablissement des soldats — appointements, $5,620,000.

L'hon. M. BELAND (ministre du rétablissement des soldats): Monsieur le président, il est à remarquer que ce crédit comporte une réduction de $505,000 comparativement à celui de l'année dernière. On voit, à la page 24 du budget, que l'année dernière il fut voté $625,000 pour appointements et dépenses casuelles de la commission des pensions. Au cours de l'année, les attributions de cette commission furent confondues, dans une large mesure, avec celles du ministère de la réintégration des soldats dans la vie civile. Cette année, il n'est demandé que $71,000 pour le même service, soit une réduction de $554,000. Si l'on y ajoute les $505,000, la réduction du crédit destiné aux appointements, cette année, représente plus de $1,000,000.

L'hon. M. MANION: Quelle partie de cette somme de $625,000 a-t-on dépensée l'année dernière?

L'hon. M. BELAND: $500,000 en chiffre ronds. Après mûr examen de toute la question, et après consultation avec les fonctionnaires du ministère, nous avons conclu à la possibilité d'une réduction supplémentaire du crédit destiné aux appointements. Voilà pourquoi je proposerais que l'item des appointements fût réduit de $195,000. Après mûre réflexion, les fonctionnaires et moi avons jugé qu'en dépit de cette réduction nous serions en état de faire face à toutes nos obligations.

L'hon. M. MANION: Je félicite mon honorable ami de réduire toutes les dépenses dans toute la mesure du possible, mais je lui demanderai si la réduction n'est pas entièrement due à ce que le travail relatif au rétablissement des soldats a beaucoup diminué par suite du traitement médical et de l'enseignement professionnel qui ont été fournis à un grand nombre, sinon la plupart des soldats? Je tiendrais à savoir ce qu'en pense mon honorable ami.

L'hon. M. BELAND: L'honorable député a raison de croire que le travail du ministère a beaucoup diminué, surtout en ce qui concerne l'enseignement professionnel. S'il eût été présent lorsqu'il s'est agi de cette question l'autre jour, il m'aurait entendu parler de la réduction du nombre de soldats qui reçoivent encore cet enseignement. Je crois que, de quatre ou cinq mille qu'il était l'année dernière, il n'est plus que de six cent cette année. La fusion du personnel de la commission des pensions avec celui du ministère du Rétablissement des soldats a aussi contribué, dans une large mesure, à réduire les dépenses.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand a-t-elle eu lieu?

L'hon. M. BELAND: Au cours de l'année dernière, en juillet, je crois.

L'hon. M. MANION: Je voudrais poser à mon honorable ami une autre question. Il a dit que la réduction provenait, en partie, de ce que le travail ayant été achevé, le personnel avait été réduit pour cette raison. J'ai cru qu'il fallait l'attribuer entièrement à cette cause. Dans le cas contraire, le ministre nous expliquera-t-il d'où provient l'autre partie de la réduction, celle qui ne résulte pas logiquement de la diminution de la besogne?

L'hon. M. BELAND: J'ai déjà expliqué à mon honorable ami que la réduction a été causée en partie par la diminution de certains travaux du département et, en partie, par le fusionnement de deux groupes importants d'employés.

L'hon. M. MANION: Je comprends parfaitement, mais je tentais précisément de prouver ce que le ministre a fait ressortir —que la réduction de la dépense est la conséquence naturelle de la diminution de la besogne du département. Je désire rendre parfaitement clair que cette réduction ne saurait être attribuée à des économies réelles. Si je tiens à élucider ce point, c'est moins dans le dessein d'établir que mon honorable ami n'a pas opéré de réductions spéciales que parce que je ne pense pas que ce département puisse en supporter, sauf dans le cas où la diminution de la besogne permet de pratiquer ces économies.

Le très hon. M. MEIGHEN: La dépense par tête sera plus forte qu'autrefois, j'imagine, vue que ceux dont on s'occupera seront moins nombreux.

L'hon. M. BELAND: On m'apprend qu'elle n'a pas sensiblement augmenté. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'a pas sensiblement augmenté, dites-vous?

L'hon. M. BELAND:... et que des fonctionnaires grassement payés sont mis à pied, quoiqu'en plus petit nombre que les employés dont les appointements sont moindres.

Le très hon. M. MEIGHEN: On en a aussi congédié, l'an dernier, j'imagine?

L'hon. M. BELAND: A n'en pas douter, leur nombre a diminué, l'an dernier.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre n'est-il pas d'avis que le temps approche où il sera sage et convenable de fusionner le département du Rétablissement des soldats dans vie civil avec un autre département de l'administration — probablement comme on l'a fait pour le service naval et la milice? Lors de la création de ce ministère pendant la guerre, tout le monde a compris que ce n'était que pour les fins de la guerre et que ce ministère ne durerait pas éternellement. Lorsqu'il a été établi, la besogne était énorme, mais je suppose que le point culminant a été atteint en 1917, en 1918 et en 1919. J'ignore quel était le budget de ces années-là, mais je remarque que celui de l'exercice de 1920-21 s'élevait à quarante millions de dollars. En 1921-22, il est descendu à $19,307,000 et pour le présent exercice, il est réduit à $15,148,000. On peut voir par ces chiffres que la besogne de ce ministère diminue rapidement d'un année à l'autre. Le ministre songera-t-il à la supprimer ou, du moins, à le fusionner avec un autre service administratif? L'heure où il aura complété son œuvre ne saurait tarder, de même que l'heure où la commission de l'établissement des soldats aura fini sa tâche. Les travaux des bureaux des pensions se poursuivront, je le suppose, pendant bien des années encore; cependant, le nombre de ceux qui reçoivent l'enseignement professionnel a baissé de 4,000, en chiffres ronds, qu'il était l'an dernier, à 600, cette année. Je pense que cette œuvre sera accomplie, l'an prochain. Le ministre peut peut-être renseigner le comité sur le moment approximatif où ce département cessera d'exister. C'est un service administratif supplémentaire qui n'a été établi que pour les besoins de la guerre. Son utilité cessera un jour. Ce jour n'est pas éloigné, selon moi, vu que la dépense n'est plus que de quinze millions de dollars, cette année.

L'hon. M. BELAND: Je ne saurais dire, même approximativement quand le département du Rétablissement des soldats sera confondu avec une autre branche de l'administration. A n'en pas douter, ce jour viendra; la besogne du département a beaucoup diminué. Cependant, mon honorable ami remarquera qu'elle a surtout diminué dans les sphères d'activité où l'on avait fixée un délai après lequel les demandes ne seraient plus acceptées — par exemple, dans le cas de l'enseignement professionnel. Dans ce cas, le premier de février était le jour après lequel les demandes ne seraient plus reçues, sauf de la part d'un individu qui aurait été inscrit sur les listes du département dans l'une de nos institutions. En ce qui concerne les malades, il est quasi impossible de dire quand cette tâche prendra fin. Les patients que le département traite sont presque aussi nombreux qu'il y a un an, l'écart n'étant que de 400 sur cinq à six mille, et il est propbable que la diminution des malades sous traitement sera très faible à l'avenir.

Un certain nombre de maladies deviennent chroniques. Avec le temps, il faudra trouver à placer les malades ailleurs que dans les hôpitaux ordinaires. Les maladies mentales sont mises au nombre des affections chroniques; on devra vraisemblablement prendre des dispositions pour les faire traiter autrement qu'on ne fait à l'heure qu'il est. Pour ma part, je ne verrais pas d'inconvénient à réunir ce département à un autre; toutefois, le soucis du bien des anciens combattants me porte à croire que le moment n'est pas encore venu d'opérer cette fusion.

L'hon. M. GUTHRIE: Je vous remercie beaucoup du renseignement. Pour ce qui est des maladies mentales et de l'hospitalisation, je me rends parfaitement compte que l'œuvre du ministère devra se poursuivre un certain nombre d'années encore. Mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il faille maintenir ce département, car la tâche pourrait fort bien être confiée à un autre. J'incline à croire que les malades qui sont actuellement dans les hôpitaux sont, pour la plupart, atteints d'affections mentales. Ces malades, l'Etat devra en prendre soin toute leur vie durant et s'en remettre de cette tâche à l'un des ministères, comme il est d'usage de faire à l'égard de la plupart des maladies mentales. Le

ministère de la Milice, il ne faut pas l'oublier, possède son propre service d'hôpitaux; le soin des militaires atteints de maladie est chose dont il a l'habitude; aussi convient-il de se demander si, au lieu de défrayer deux ministères, il ne vaudrait pas mieux confier bientôt au ministère de la Milice tout le travail qui s'accomplit en ce moment sous la surveillance de celui du Rétablissement.

Jetons un coup d'œil sur le budget de la page 59. Je ne sais quel est l'objet du premier article: "Capital, $75,000". Le deuxième, "Soin des malades et examen médical des pensionnaires", a trait à un service qui devra vraisemblablement être maintenu encore quelque temps; mais on réaliserait une grande économie en le rattachant à un autre ministère. Le crédit suivant, "Dépense d'entraînement professionnel", décroît si rapidement qu'il aura sans doute disparu l'an prochain. Vient ensuite le crédit relatif aux salaires; je vois avec plaisir que le chiffre en diminue. Il doit embrasser les appointements du personnel des hôpitaux relevant du ministère du Rétablissement, appointements dont le chiffre devra diminuer très sensiblement au cours des années à venir. Le crédit qui vient ensuite se chiffre à $3,500,000 et comprend la solde et les allocations des hommes de tout grade qui sont actuellement dans les hôpitaux. Tous ces services-là, on pourrait tout aussi bien en confier la direction au ministère de la Milice qu'à celui du Rétablissement, et l'Etat n'aurait qu'un seul département à défrayer au lieu de deux. Viennent ensuite les "prêts relatifs à l'entraînement professionnel, $75,000"; je suppose que ce chef de dépense n'existera plus à la prochaine session. L'"intérêt sur gratifications pour service de guerre" est une dépense de très mince importance qu'il n'y aura bientôt plus lieu de faire. Le "soulagement du chômage" n'a rien de la nature des frais fixes; c'est un service qu'il faudra sans doute maintenir quelques années encore, mais qu'il y aurait économie à rattacher à un autre ministère. "Frais de fonctionnement et capital d'exploitation, $700,000", voilà un crédit dont je ne m'explique pas bien l'objet; il accuse cependant une diminution très sensible, car il se chiffre à moins de la moitié de celui de l'an dernier. Cette réduction rapide fait prévoir qu'il finira par disparaître complètement.

A mon avis, il n'y a dans tout cela aucun service qu'on ne pourrait rattacher au ministère de la Milice, dont les hôpitaux possèdent un personnel rompu au soin des malades; son service de paye étant organisé pour cet objet, il pourrait donc se charger des plus importantes de ces choses; de cette façon, le ministère du Rétablissement, qui a été fondé que pour un certain temps, aurait tôt fait de disparaître, ce qui ferait économiser au pays une somme considérable de frais fixes. Le ministre, je le sais, envisage la situation avec assez de sens pour ne pas vouloir prolonger l'existence de son département un seul jour de plus qu'il ne faut. Je voudrais pouvoir le convaincre qu'il y a lieu de l'abolir le plus tôt possible, vu qu'il est organisé de telle sorte qu'un autre ministère peut en assumer la gestion, ce qui, je le répète, dispenserait le pays des frais de gestion de tout un département.

M. ROSS (Kingston): J'aurais un mot à dire au sujet des salaires. Je ne ferai porter mes observations que sur un seul service. Le crédit relatif aux appointements accuse une diminution de $500,000; je constate avec chagrin, cependant, que cette réduction est faite au détriment d'un personnel très important, celui des infirmières. Celles-ci n'ont touché d'indemnité de vie chère ni ce mois-ci ni le mois dernier. On leur a aussi fait une retenue de $40 sur leurs appointements mensuels pour payer leur pension, mais ces $40 n'en sont pas moins assujétis au prélèvement de l'impôt sur le revenu. Je prie le ministre d'examiner leur cas. Si l'indemnité est enlevée, je pense que le Gouvernement pourrait, au moins, leur remettre l'impôt sur le revenu sur ces $40.

L'hon. M. BELAND: Il n'y a aucun changement à ce sujet. Les infirmières sont payées, cette année, de la même manière que l'an dernier ou l'avant-dernière année. On m'apprend qu'une certaine somme a toujours été retenue sur leur traitement pour leur pension, et mon honorable ami a peut-être à l'idée que l'indemnité de vie chère n'a pas été payée le mois dernier. Je pense que c'est le cas de tous les fonctionnaires, parce que cette question ne semble pas avoir été réglée définitivement par l'exécutif. Si le Gouvernement décide d'accorder l'indemnité, cette année, il est bien entendu que celle du mois dernier sera donnée.

M. ROSS (Kingston): L'honorable ministre examinera-t-il la question de l'impôt sur le revenu dont j'ai parlé?

L'hon. M. BELAND: Je crois que mon honorable ami devra adresser ses observations à mon collègue le ministre des Finances.

M. CALDWELL: J'étais absent de la Chambre lorsque le chapitre n° 291, "Appointements, $5,620,000", a été discuté. Cette somme comprend-elle les appointements des diverses divisions de tout le pays? J'ai l'impression qu'elle ne comprend pas les traitements du bureau-chef.

L'hon. M. BELAND: Elle comprend tous ceux du service, excepté ceux qui sont du ressort de l'administration centrale, pour lesquels une somme de plus de $30,000 a déjà été votée.

M. CALDWELL: Combien de membres du personnel de Montréal sont payés sur ce crédit?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami sait que le pays est partagé en un certain nombre de divisions. Il y a celle de Québec, avec quartier général à Montréal. Apparemment, c'est ce que mon honorable ami veut dire?

M. CALDWELL: Oui.

L'hon. M. BELAND: A Montréal, nous avions, le 31 décembre 1921, pour la province de Québec, un personnel de 518 membres. Il comprend, naturellement, l'hôpital Sainte-Anne, le sanatorium de Sainte-Agathe, et les inspecteurs qui sont au quartier général de Montréal. Mon honorable ami veut-il savoir le nombre de médecins attachés à ces institutions?

M. CALDWELL: En plus de ce personnel de 518, il doit y avoir les médecins?

L'hon. M. BELAND: Les médecins y sont compris.

M. CALDWELL: Quelle est la moyenne des malades qui ont été traités par ce personnel?

L'hon. M. BELAND: Dans cette division, nous avons l'hôpital de Sainte-Anne avec un total de 474 malades; le sanatorium de Sainte-Agathe avec un total de 117 malades. Je pense que, à Québec également, nous avons quelques malades dans un des hôpitaux de cette ville. En outre, nous avons un certain nombre de malades dans quelques institutions de Montréal.

M. CALDWELL: Le ministre ne connaît-il pas le total pour toute la province?

L'hon. M. BELAND: Je ne crois pas avoir devant moi le nombre exact pour toute la province. Bien entendu, il y a un grand nombre de malades du dehors à part de ceux qui sont admis dans nos hôpitaux.

M. CALDWELL: Les renseignements nous porteraient à croire qu'il y a, en moyenne, un malade pour presque chaque membre du personnel.

L'hon. M. BELAND: S'il prend toute la division, l'honorable député a raison.

M. CALDWELL: Le ministre ne pense-t-il pas que cela prouve que le personnel est trop nombreux? Quelles est la moyenne des appointements des membres du personnel? Si je pose cette question, c'est que mes renseignements m'apprennent que le personnel est encombré et qu'il devrait être grandement réduit. C'est ce qu'indiqueraient les réponses du ministre à mes questions.

L'hon. M. BELAND: La moyenne des traitements de nos employés dans tout le pays est de $1,200 environ. Dans la division particulière dont a parlé mon honorable ami, celle de Québec, nous avons, naturellement, un nombre considérable de médecins. Il sera peut-être intéressant pour les honorables députés de savoir que non seulement nos malades sont traités dans nos hôpitaux et nos cliniques, mais que nous sommes obligés de faire des examens dans toute la province pour la commission des pensions. Ce travail exige un assez grand nombre de médecins. J'ai devant moi la liste des employés de cette division, de même que de toutes celles du pays avec leurs appointements. Mon honorable ami comprendra que les médecins reçoivent des honoraires assez élevés, bien que, en moyenne, ils ne touchent pas beaucoup plus de $3,000, peut-être moins. Le même personnel s'occupe aussi de l'enseignement professionnel et des divers services du département qui nécessitent l'intervention médicale.

M. CALDWELL: Les médecins sont-ils tous à salaire, ou le ministère a-t-il différents médecins locaux qui font ces examens?

L'hon. M. BELAND: Pour des motifs économiques, nous avons aussi des médecins locaux que nous appelons médecins sur place, lesquels font l'examen des pensionnaires ou des hommes qui désirent un traitement médical. Ainsi, dans la section de Québec, dont le quartier général est à Montréal, nous avons trente médecins. Dans la section de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, dont le quartier général est à Halifax, nous avons 99 médecins. Dans la section de Kingston, nous en avons 43; dans la section de Toronto, 68; dans la section de London, Ontario, 31 hommes; dans la section de Winnipeg, 57 hommes, dans

la section de Régina, 14 hommes; dans la section de Calgary, 42; dans la section de Vancouver, 72; soit, un total de 456 médecins locaux.

M. CALDWELL: Avec appointement?

L'hon. M. BELAND: Ils ne reçoivent pas d'appointements réguliers; ils reçoivent des honoraires pour chaque cas.

M. CALDWELL: Les médecins qui reçoivent des honoraires tombent-ils sous ce crédit?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CALDWELL: Le ministre voudrait-il nous dire le nombre du personnel payé dans les différentes sections, ainsi que le nombre de patients?

M. MARTELL: Le ministre voudrait-il, en même temps, donner le chiffre du personnel à Toronto, et le nombre des patients?

L'hon. M. BELAND: Les chiffres que je vais donner représentent dans chaque section le personnel complet de tous les services, savoir le traitement, l'inspection, l'examen sur place, les instruments orthopédiques et chirurgicaux, le soulagement du chômage, et l'enseignement:

District de Québec, quartier général à Montréal	518
District de l'Ontario est, quartier général à Ottawa	338
District de l'Ontario centre, quartier général à Toronto	1,159
District de l'Ontario ouest, quartier général à London, Ont.	369
District du Manitoba, quartier général à Winnipeg	186
District de la Saskatchewan, quartier général à Regina	74
District de l'Alberta, quartier général à Calgary	375
District de la Colombie-Anglaise, quartier général à Vancouver	374

De plus, nous avons notre bureau d'outre-mer, à Londres, et dont le personnel est de vingt.

M. CALDWELL: N'y a-t-il pas un personnel quelconque à Saint-Jean?

L'hon. M. BELAND: Nous n'y avons pas de section, mais nous y avons un service de médecins et d'hôpital.

M. CALDWELL: Combien? Je ne désire pas que l'on croie que je veuille retarder le comité, mais, étant donné certain renseignement que j'ai reçus, j'aimerais à connaître les faits réels pour le comité des pensions, et je tiens à les obtenir d'une source certaine.

L'hon. M. BELAND: Nous avons à l'hôpital de Lancaster, 97 malades, 6 médecins y donnant tout leur temps, 2 médecins n'y donnant qu'une partie de leur temps, 6 infirmières, 3 ordonnances, et 4 techniciens, soit, un personnel de 23. Nous n'y avons pas de dentiste. Nous avons aussi un service général d'entretien composé de nettoyeurs, de mécaniciens, ainsi de suite.

M. CALDWELL: Vous avez aussi une commission de médecins itinérants au Nouveau-Brunswick, n'est-ce pas? Ou appartient-elles au bureau de Halifax?

L'hon. M. BELAND: Je crois que nous avons au Nouveau-Brunswick une commission pour l'examen des pensionnaires et des hommes qui désirent se faire traiter.

M. CALDWELL: Le ministre voudrait-il nous dire combien de malades reçoivent un traitement médical dans les différentes divisions?

L'hon. M. BELAND: Le nombre de malades dans les hôpitaux est de 5,930.

M. CALDWELL: Quel est le nombre de malades dans chaque division ou chaque régiment?

L'hon. M. BELAND: Naturellement, mon honorable ami sait que certains hôpitaux sont administrés par ce ministère, en effet, ils appartiennent pratiquement à ce ministère. Je donnerai le nom des hôpitaux, dans chaque section et le nombre de malades dans chacun.

Dans le district "A", Québec, nous avons 474 malades dans un hôpital, et 117, dans un autre. Dans le district "B", Provinces maritimes: hôpital de Camp Hill, 309 malades; Jordan Memorial, 36; hôpital Lancaster, 97. District "C", district d'Ottawa; hôpital Sydenham, Kingston, 238 malades; Mowat Memorial Sanatorium, 82. District "D", Toronto: Euclid Hall, pour les tuberculeux incurables, 26 malades; hôpital de la rue Christie, 548 malades; et Brant House, 264 malades. District "F", London, Ont.: hôpital Erie, 7 malades; hôpital Westminster, 408.

District "G", Winnipeg, Manitoba: 69 malades à l'hôpital de Deer-Lodge. Section "I" quartier général à Calgary: hôpital Strathcona, 168 malades; Sunnyside, 38 malades; hôpital du colonel Belcher, 117 malades; dans l'Alberta centrale, 67 malades. District "J", Vancouver: hôpital Shaughnessey, 223 malades. Le nombre total des malades s'élève à 3,288.

M. CALDWELL: Je crois que le ministre a oublié le district de Régina.

L'hon. M. BELAND: On m'informe que nous n'avons pas d'hôpital à Regina, mais nous possédons un sanatorium, dans la Saskatchewan, à Fort-Qu'Appelle, où il y a 77 malades. J'ignore si mon honorable ami veut avoir une liste des malades atteint de tuberculose qui sont soignés dans chaque sanatorium.

M. CALDWELL: Faudrait-il l'ajouter à celle déjà lue?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CALDWELL: Je tiens à connaître, s'il est possible de l'indiquer, le nombre des malades de chaque district.

L'hon. M. BELAND: Tuberculeux à l'hôpital de Kentville, N.-E., 144; à l'hôpital du comté de Saint-Jean, Saint-Jean-Est, 15; à l'hôpital Mountain, Hamilton, 110; à Muskoka Cottage, Gravenhurst, 18; au sanatorium Calydor, Gravenhurst, 11; au Queen Alexandra, London, 182; Manitoba: au sanatorium Ninette, 72; au sanatorium King Edward, Winnipeg, 2; à Fort-Qu'Appelle, Saskatchewan, 77; à Tranquille, C.-A., 107.

M. CALDWELL: Et à Calgary?

L'hon. M. BELAND: Nous avons, en outre, un certain nombre d'hôpitaux avec lesquels nous avons conclu des ententes en vue de traiter les soldats tuberculeux.

M. CALDWELL: Ces malades ne seraient pas en charge des membres salariés de votre personnel? Ces frais sont-ils acquittés sur un autre crédit?

L'hon. M. BELAND: Non, ce crédit sert à payer les services de tout le personnel.

M. CALDWELL: Le crédit destiné aux appointements?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CALDWELL: C'est-à-dire les malades externes qui suivent un traitement, dans les hôpitaux publics ou particuliers, mais qui ne sont pas sous la surveillance immédiate du département. Y trouve-t-on des fonctionnaires recevant des appointements?

L'hon. M. BELAND: Ce crédit sert à acquitter les appointements de tous les préposé au soin des malades.

M. MARTELL: Quelles sont les conditions de l'entente entre le département et le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse au sujet des soldats que l'on traite dans le sanatorium provincial de Kentville?

L'hon. M. BELAND: Nous payons au gouvernement provincial le coût des services donnés, qui est calculé tous les six mois.

M. MARTELL: Quelle comparaison y a-t-il entre ces frais et ceux du ministère, dans le cas de l'hôpital de Toronto, par exemple? Je comprends qu'il y a, à cette dernière institution, un personnel d'environ 1,100 pour à peu près 700 malades.

L'hon. M. BELAND: La moyenne du montant payé aux autorités provinciales pour traitement, au sanatorium de Kent, représente $3.36 par jour, et le même service par tout le Canada, nous coûte, en moyenne, $3.32.

M. BROWN: A propos de la division de comptabilité et de vérification du département, combien font ce travail, à Montréal et quel est le montant d'argent qui leur passe par les mains?

L'hon. M. BELAND: Je ne puis, je le crains, renseigner mon honorable ami sur ces détails. Il va sans dire que c'est par la division de la vérification que les fonds sont transmis au quartier général de Montréal où se font les déboursés. Je n'ai pas ici, en ce moment, l'état du montant exact attribué au district de Montréal ou à tout autre section.

M. BROWN: D'après les renseignements que je possède, le système de comptabilité et de vérification serait plutôt dsipendieux, eu égard au montant d'argent en jeu. Comme, par exemple, on m'a dit que 23 comptables et 8 vérificateurs ont à s'occuper d'écritures ne portant que sur $194,207, à Montréal, et il semble en être ainsi un peu partout. Le ministre n'a-t-il pas quelques statistiques à ce sujet?

L'hon. M. BELAND: Je ne veux pas mettre en doute le chiffre cité par mon honorable ami, et il est indéniable que si ce chiffre est exact, le personnel est réellement trop nombreux; mais on m'informe qu'à Montréal, les payements atteignent un montant beaucoup plus élevé. Par exemple, le sanatorium de Fort Qu'Appelle est entretenu par le gouvernement de la province de Saskatchewan et par la charité publique.

L'hon. M. BELAND: Pour tous les sanatoria au sujet desquels on a conclu un arrangement définitif, nous versons le prix du traitement aux autorités provinciales.

M. JOHNSON (Moosejaw): Est-ce que le prix pour chaque malade est le même dans toutes les provinces?

L'hon. M. BELAND: Il varie un peu, mais la différence n'est pas grande.

M. JOHNSON (Moosejaw): Quel est le tarif au sanatorium de Fort-Qu'Appelle?

L'hon. M. BELAND: Je crois avoir le renseignement ici.

M. SHAW: Pendant qu'on le cherche, le ministre voudrait-il nous dire s'il est bien exact que le département a un personnel de 375 employés dans l'Alberta pour s'occuper de 390 malades?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. ROSS (Kingston): Le ministre ne doit certainement pas vouloir dire qu'il y a autant de médecins et d'infirmiers pour le nombre de malades qu'on vient de mentionner. Les hôpitaux que je connais n'ont pas un personnel trop nombreux; la moyenne est de huit ou dix médecins et dix ou douze infirmières. Par contre, l'hôpital de Kingston a vingt-quatre infirmières. Le personnel ne comprend pas seulement ceux qui s'occupent du traitement des malades. Il faudrait indiquer le nombre de médecins, d'infirmières et d'infirmiers, de cuisiniers et autres qui font partie du personnel de l'hôpital proprement dit. Ainsi on ne peut pas dire qu'à Toronto il y ait un personnel de 1,100 personnes pour s'occuper de 700 malades.

L'hon. M. BELAND: Evidemment le comité doit comprendre qu'on n'a pas besoin de 374 médecins pour traiter 375 malades; ce chiffre représente l'ensemble du personnel, dont une petite partie seulement consiste en médecins et infirmières. Le travail ne s'arrête pas au traitement des malades; il y a aussi l'examen des pensionnaires dans toute la province, et aussi l'examen et le traitement de tous ceux qui viennent périodiquement à la clinique; enfin il y a l'examen des malades demandant à être admis à l'hôpital, lequel examen est fait sur l'ordre du directeur du service médical.

L'honorable député de Moosejaw (M. Johnson) m'a demandé de lui indiquer le tarif du sanatorium d'Alberta.

M. JOHNSON (Moosejaw): Le sanatorium de Fort-Qu'Appelle.

L'hon. M. BELAND: Le dernier tarif était $3 par jour et par malade.

L'hon. M. MANION: En parlant des membres du personnel, le ministre inclut-il les médecins qui dans d'autres villes donnent une partie de leur temps? Dans ma propre ville, il y a un mélecin qui travaille une partie du temps pour le département; est-il inclus dans le personnel et sa rétribution est-elle comprise dans ses chiffres?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. JOHNSON (Moosejaw): Le ministre nous a dit que le tarif de la Nouvelle-Ecosse était $3.36 par jour, tandis qu'il n'est que $3 en Saskatchewan. Quelle est la raison de cette différence?

L'hon. M. BELAND: C'est l'arrangement qui a été fait entre l'hôpital et le département. Généralement, le département accepte pour cela les déclarations des différentes institutions.

(L'amendement est adopté et l'article ainsi modifié, est adopté.)

Rétablissement civil des soldats—Prêts relatifs à la rééducation, $75,000.

M. CALDWELL: Que veut-on dire par là?

L'hon. M. BELAND: Il s'agit de prêts jusqu'à concurrence de $500 pour les fournitures dont ont besoin ceux qui après avoir suivi leurs cours d'instruction désirent se consacrer à une occupation quelconque.

L'hon. M. MANION: Je remarque que l'an dernier le crédit était de $150,000 et de $2,000,000 en 1920-21. Sur le crédit de $150,000 l'an dernier, combien a-t-on dépensé en prêts de ce genre?

L'hon. M. BELAND: Une somme totale de $64,118.

M. HANSON: Le remboursement s'effectue-t-il régulièrement?

L'hon. M. BELAND: La somme est prêtée sur billets promissoires dont l'échéance est répartie sur une période de cinq ans. Sur 1,635 prêts effectués jusqu'à date, 107 ont été remboursés.

M. CALDWELL: Est-ce que la moyenne des paiements annuels a été bonne?

L'hon. M. BELAND: Oui, je crois qu'on les a faits presque tous.

M. CALDWELL: Le fait que beaucoup ne sont pas encore payés n'indique pas qu'on y a fait défaut, mais plutôt que ces paiements ne sont pas encore dus?

L'hon. M. BELAND: C'est bien cela.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): D'anciens soldats qui sont pêcheurs dans mon comté désirent obtenir des prêts pour leur permettre de poursuivre leur

métier. Est-ce que cette question a été étudiée?

L'hon. M. BELAND: Cette question a été discutée l'an dernier et l'année précédente par le comité du Parlement et je n'ai pas de doute qu'il ne s'en occupe de nouveau cette année. Néanmoins, on n'a pas encore recommandé des prêts de ce genre.

L'hon. M. MARCIL: J'espère qu'on étudiera cette question sérieusement et qu'on accomplira quelque chose. Ces pêcheurs travaillent très dur et courent de grands risques et je crois qu'ils ont autant de droit aux secours que les cultivateurs.

L'hon. M. MANION: Il n'y a pas de doute que d'excellents arguments n'existent en faveur de la suggestion de mon honorable ami, mais s'ils s'appliquent bien aux pêcheurs ils peuvent aussi s'appliquer à toutes les catégories d'ouvriers et je crois que c'est là la difficulté. Je sais que c'est l'obstacle dont le comité a fait mention dans son rapport de l'an dernier. Le ministre a-t-il dit que cette question allait être de nouveau soumise au comité cette année?

L'hon. M. BELAND: C'est bien ce que je pense.

M. CALDWELL: J'ai reçu des lettres venant d'anciens soldats qui se sont engagés, étant mineurs, et qui ignoraient les dispositions prises au sujet de l'enseignement professionnel avant qu'il soit trop tard pour en profiter. La loi prévoit-elle les cas de ce genre?

L'hon. M. BELAND: Je dois dire que, malheureusement, la loi ne prévoit pas ces cas.

M. CALDWELL: Je me réjouis d'entendre le ministre dire qu'il est malheureux que ces cas ne soient pas prévus et je ne doute pas qu'il n'attire l'attention du comité sur ce sujet, de manière qu'on puisse accorder un délai et donner une chance à ces anciens soldats.

L'hon. M. BELAND: J'espère que mon honorable ami s'en chargera lui-même.

(L'article est adopté.)

Rétablissement des soldats dans la vie civile. —Intérêt sur gratifications pour service de guerre, $18,500.

L'hon. M. MANION: Quelle est la raison de l'augmentation?

L'hon. M. BELAND: L'an dernier, il manquait $4,000 à ce crédit et cette année on l'augmente de ce chiffre plus $500 pour les intérêts.

[L'hon. Charles Marcil.]

M. CALDWELL: Le ministre voudra-t-il bien nous expliquer ce qu'il entend par l'intérêt sur gratifications pour services de guerre? S'agit-il de gratifications dont les soldats n'ont pas profité et sur lesquelles le Gouvernement leur paye des intérêts?

L'hon. M. BELAND: Oui. Ces hommes ont été passés du ministère de la Milice au personnel du Rétablissement des soldats dans la vie civile, pour y être soignés, par exemple.

M. CALDWELL: Alors, ils n'ont pas encore touché leur gratification?

L'hon. M. BELAND: Non, tant qu'ils restent sous nos soins, et leur gratification ne leur est pas payée.

M. JOHNSON (Moosejaw): Au bout du compte, ces sommes devront être payées aux soldats?

L'hon. M. BELAND: Oui. Le taux d'intérêt était autrefois de 4½ p. 100 et on m'informe qu'il est aujourd'hui de 5 p. 100.

(L'article est adopté.)

Rétablissement des soldats dans la vie civile. —Soulagement du chômage, $500,000.

M. CALDWELL: Combien a-t-on dépensé des $600,000 votés l'an dernier.

L'hon. M. BELAND: Tout, sauf $19,000.

L'hon. M. MARCIL: Cet argent a-t-il été dépensé dans les villes en général ou dans les régions rurales?

L'hon. M. BELAND: Dans les deux.

L'hon. M. MARCIL: Surtout dans les villes.

L'hon. M. BELAND: Naturellement.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre peut-il nous dire dans quelle proportion?

L'hon. M. BELAND: Je crois bien ne pas avoir ce renseignement.

(L'article est adopté.)

Restauration civile des soldats.—Frais d'administration et capital d'exploitation, $700,000.

M. CALDWELL: Le ministre voudra bien nous expliquer pourquoi il demande $700,000 pour des dépenses de premier établissement et pourquoi celles-ci sont portées au compte des frais administratifs. Les frais d'établissement et les frais d'administration ne vont généralement pas ensembles.

L'hon. M. BELAND: Le mot capital est peut-être mal placé; en tout cas il s'agit de frais d'exploitation.

M. CALDWELL: Il faudrait le dire.

L'hon. M. BELAND: Il y a un grand nombre d'hôpitaux et le crédit est destiné à payer les frais généraux du service, tels que les frais de téléphone, de télégraphe, de poste, transport du personnel, dépenses de voyage, papeterie, achat d'automobiles et assurance de ces voitures, transport des effets, annonces, frais judiciaires, frais d'administration et dépenses imprévues, coût du traitement et de l'examen des pensionnés et anciens combattants des armées anglaises et alliées en Canada, traitement et réexamen des pensionnés de l'armée anglaise domiciliés aux Etats-Unis et avances aux fonctionnaires du département à charge de rendre compte.

Les sommes payées en frais de traitement au bénéfice des anciens combattants et pensionnés des armées anglaises et alliées nous sont remboursées périodiquement par les gouvernements intéressés.

L'hon. M. MANION: J'aurais une proposition à faire. L'année dernière ces crédits figuraient au budget avec beaucoup plus de détails qu'on ne nous en donne maintenant. J'ignore pourquoi on les a supprimés.

Ainsi, ce crédit de $700,000 pour frais d'administration et capital d'exploitation était accompagné de beaucoup plus de détails qui en faciliteraient l'examen. L'an passé le chapitre était libellé: "Frais d'administration et capital d'exploitation, fournitures, impressions, papeterie, transport et frais de voyage"; il y avait aussi d'autres détails utiles. Dans le budget de l'année dernière le chapitre occupait un peu plus d'une demi-page, tandis que cette année il est réduit à l'espace d'un pouce et demi.

Je me permettrai de prier le ministre et ses autres collègues de ne pas ménager les détails, car ils nous sont très utiles pour l'examen et le vote des prévisions budgétaires. Demander l'ouverture de crédits montant à quinze ou vingt millions avec si peu d'explications n'est pas raisonnable. J'invite donc le ministre à reprendre la tradition telle qu'elle existait jusqu'à l'année dernière.

L'hon. M. BELAND: Notre collègue a parfaitement raison de présenter cette observation et j'en ferai mon profit. Je mettrai sa proposition en pratique lors de la confection de mon prochain budget.

L'hon. M. MANION: Vous ne serez peut-être là l'année prochaine.

L'hon. ERNEST LAPOINTE: A l'ordre.

M. CALDWELL: Le ministre a-t-il l'intention de conserver les hôpitaux créés par le service de la restauration des anciens combattants, ou se propose-t-il de les supprimer et d'envoyer les malades en traitement dans les institutions particulières existantes?

L'hon. M. BELAND: Nous avons l'intention d'en abolir quelques-uns aussitôt que possible. Tout dépend de la facilité avec laquelle nous pourrons prendre des arrangements pour faire traiter nos malades dans les institutions particulières avec économie.

M. HANSON: Le département a-t-il examiné la question de créer des maisons de refuge pour les anciens soldats sans moyens d'existence? Je suis convaincu que la situation de ces malheureux s'imposera tôt ou tard—mais plus tôt que tard—à l'attention du Parlement. Le Gouvernement devrait s'occuper de la question et prendre une attitude nette. Il ne convient pas de laisser aux institutions de charité le soin de nos anciens soldats.

Je connais dans mon comté un vétéran atteint d'une maladie incurable. Il a passé à la visite des médecins des commissions d'examen qui ont déclaré que son état n'est pas la suite d'infirmités contractées dans le service et ils ont refusé pour ce motif de le remettre aux autorités, et ce sont des amis qui en prennent soin.

Je ne peux pas dire si la décision officielle est juste, mais cet homme a pris part à la guerre et il n'a aucun moyen d'existence—il devrait aller dans une maison de charité ou dans quelque autre institution et je regrette de dire que dans la province du Nouveau-Brunswick, il n'existe aucune institution où on puisse le placer. Son cas peut être celui de beaucoup d'autres et il me semble qu'on devrait prendre quelque moyen de pourvoir à ces cas-là.

L'hon. M. BELAND: C'est une question qui mérite la sérieuse attention de l'administration actuelle ou de tout autre gouvernement. Comme l'a dit mon honorable ami, tôt ou tard le pays devra assurer un asile aux anciens soldats qui sont devenus invalides. C'est un problème que nous devrions envisager volontiers avec l'intention de trouver une solution qui soit digne du pays et avantageuse pour les hommes qui ont combattu outre-mer.

M. SUTHERLAND: Combien a-t-on fermé d'hôpitaux si on en a fermé, dans le courant de l'année dernière?

L'hon. M. BELAND: On a fermé les hôpitaux suivants pendant l'année 1921:

L'hôpital de Fredericton, à Fredericton, Nouveau-Brunswick, contenant 125 lits.

L'hôpital de sir Sandford Flemming, Ottawa, Ontario, contenant 74 lits.

L'hôpital Davisville, à Toronto, Ontario, contenant 450 lits.

"The Hut", Hamilton, Ontario, contenant 20 lits.

L'hôpital Earl Grey, à Regina, Saskatchewan, contenant 20 lits.

Craig Darroch, à Victoria, Colombie-Anglaise, contenant 110 lits.

Esquimalt, à Victoria, Colombie-Anglaise, contenant 136 lits.

(Le crédit est adopté.)

Compensation de la responsabilité patronale, $175,000.

M. CALDWELL: Donnez des explications.

L'hon. M. BELAND: Très peu du crédit de $100,000 n'a pas été dépensé, parce que ces dispositions de la loi ne sont venues en vigueur que depuis janvier de cette année. Le montant demandé est estimé suffisant pour faire face aux besoins de la situation et garantir les patrons qui emploient des hommes dont l'incapacité peut aller jusqu'à 20 p. 100 et au delà. Les honorables députés comprendront que les patrons hésitent un peu à employer des hommes dont la vigueur est atteinte jusqu'à un certain degré et c'est pour combler l'insuffisance entre le salaire donné à ces hommes et le salaire payé aux hommes valides qu'on demande ce crédit. Le comité parlementaire de l'an dernier a fait une recommandation spéciale à ce sujet et elle a été mise en vigueur par un arrêté du conseil. $175,000, environ, suffiront pour ces cas-là

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): Dans ma circonscription, on a appelé mon attention sur des cas d'hommes qui sont allés outre-mer et y ont été tués; mais avant d'être tués ils s'étaient assurés et ils ont informé leurs parents qu'ils avaient pris des polices d'assurance sur leur vie. Les parents réclament l'assurance, mais ils n'ont rien qui indique dans quelles compagnies ils étaient assurés, et ils pensent que les officiers-commandants pourraient s'informer du nom des compagnies. Je sais que les hommes venant de la province de Québec s'assurent généralement.

L'hon. M. BELAND: Nous n'avons pas de renseignement à ce sujet. Ces hommes étaient assurés dans des compagnies ordinaires d'assurance avant de s'enrôler.

L'hon. M. MARCIL: Non, après leur enrôlement, quand ils étaient au front.

[M. Sutherland.]

L'hon. M. BELAND: Le département ne possède aucun renseignement à ce sujet. Les fonctionnaires, je n'en doute pas, sont toujours disposés à chercher tous les renseignements qui pourraient être de quelque utilité à ce propos, mais mon honorable ami comprendra que cela ne rentre pas dans les attributions du département. Cela peut très bien relever de l'Association des vétérans de la grande guerre ou de quelqu'autre association de vétérans ou du département de la Milice. Ce crédit ne concerne pas l'assurance des soldats.

L'hon. M. MARCIL: Ces gens ont demandé au département de s'informer auprès des commandants des bataillons comment s'était faite cette assurance et dans quelle compagnie elle existait. Cette assurance a été effectuée par les commandants des bataillons au front. Ces hommes étaient déjà dans les tranchées quand ils ont été assurés. Ils ont été tués et leurs parents ne connaissent pas les numéros de leur compagnie. Une partie de leur solde fut employée à payer leur assurance et les parents ont écrit au département pour s'assurer de quelle façon ces compagnies peuvent être obligées à payer. Les réclamations sont très justes.

L'hon. M. BELAND: Les cas dont parle mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) sont certainement très tristes.

Il pourrait peut-être référer ces cas au département de la Milice. Les fonctionnaires du département sont en meilleure posture pour fournir tous les renseignements utiles de ce chef.

(Le crédit est adopté.)

Pensions—guerre européenne et milice active, $33,000,000.

L'hon. M. BELAND: La Chambre sera peut-être intéressée de savoir le nombre exact des pensions qui sont payées. Mes honorables collègues doivent se rendre compte que le Gouvernement accorde des pensions à la suite de décès ou d'incapacités. Le département paie 47,327 pensions mensuelles du chef des vétérans qui sont frappés d'invalidité et 19,490 du chef des soldats décédés outre-mer, soit un grand total de 66,817 pensionnaires au Canada. Ces chiffres ne comprennent pas, cela va sans dire, les pensions versées aux proches des vétérans invalides ou des soldats qui sont morts au champ d'honneur. La dernière fois que ces crédits ont été discutés ici, j'ai eu le privilège d'expliquer que les tribunaux à des pensions dont le degré d'incapacité varie entre 5 et 14 pour 100 peuvent à leur choix toucher une som-

me ronde ou recevoir une pension mensuelle. Un grand nombre de pensionnaires de l'Etat se sont prévalus de cette disposition de la loi et ont accepté une somme ronde en règlement final. Le nombre des pensionnaires qui ont accepté ce règlement s'élève à 22,351 et les sommes payées de ce chef forment un total de $9,210,312. En outre, les cas d'incapacité qui ne dépassent pas 5 pour 100 sont réglés par la commission des pensions indépendamment des désirs manifestés par les intéressés et ils reçoivent une certaine somme à titre de gratification. Le département a accordé des gratifications au lieu des pensions à 17,000 vétérans dont le degré d'incapacité variait entre un et cinq pour cent; les sommes déboursées de ce chef s'élèvent à $821,000. Du chef des pensions, le département a déboursé jusqu'à date une somme globale de $113,589,414.50. La Chambre a sans doute remarqué que le présent budget accuse une augmentation de $2,041,640. Le budget de l'année dernière s'élevait à $30,958,359; cette somme toutefois a été insuffisante pour faire face aux dépenses de l'exercice, étant donné les fortes sommes que le département a dû verser relativement aux commutations—c'est-à-dire le paiement d'une somme ronde aux vétérans qui ont choisi ce mode de règlement. Lorsque le budget supplémentaire pour l'exercice finissant au 31 mars dernier sera soumis à l'examen du Parlement, il sera nécessaire de voter une somme de $4,000,000 à cette fin. En réalité, l'item en discussion n'accuse donc pas une augmentation. Les commissaires des pensions qui, mes honorables collègues le savent fort bien, sont seuls responsables de l'octroi des pensions, espèrent d'être en mesure de faire face à toutes les dépenses. au cours de l'exercice courant, avec un crédit de $33,000,000.

(Le crédit est adopté.)

Traitements et dépense casuelle de la commission des pensions du Canada, $71,000.

M. CALDWELL: Le ministre nous a fait savoir le montant total des pensions qui ont été payées jusqu'à ce jour. Est-il en mesure de dire la somme totale des frais d'administration des pensions jusqu'à date par la commission des pensions?

L'hon. M. MARCIL: De quelle façon expliquez-vous la forte diminution qu'accuse le présent item—$554,000?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami était peut-être absent tout à l'heure lorsque j'ai donné ces explications. Cette diminution est attribuable au fait que la commission des pensions est passée sous la juridiction du département du Rétablissement civil des soldats dans le cours du dernier exercice financier.

L'hon. M. MARCIL: Quels sont les noms des commissaires?

L'hon. M. BELAND: Le Colonel Thompson remplit les fonctions de président de la commission. Les deux autre commissaires sont: le docteur Davis et le docteur McQuay.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre a-t-il mis à l'étude la question d'appeler un représentant de la province de Québec à faire partie de la commission des pensions?

L'hon. M. BELAND: Oui.

L'hon M. MARCIL: Et qu'est-il résulté de cette étude?

L'hon. M. BELAND: La question est encore à l'étude. Pour ce qui est de la question qu'a posée l'honorable député de Victoria-et-Carleton (M. Caldwell), je lui fournirai ces renseignements demain.

M. SPENCER: Quels appointements touchent les commissaires des pensions?

L'hon. M. BELAND: Le président reçoit un traitement annuel de $7,000, et les deux autres commissaires $6,000 par année. Ces traitements sont fixés par statut—la loi des pensions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il quelques observations ou quelques plaintes à faire valoir relativement à l'efficacité de la commission ou de son personnel?

L'hon. M. BELAND: La commission des pensions constitue un tribunal; dans le court espace de temps qui s'est écoulé depuis que j'ai pris en mains l'administration du département, je n'ai pas été en mesure d'étudier à fond le fonctionnement de la commission depuis le jour où elle fut créée. J'ai parfaitement confiance au colonel Thompson et à ses deux associés; je crois à l'honnêteté et à l'impartialité de leurs décisions. Pour accorder des pensions ils s'en tiennent principalement aux rapports qui leur sont soumis et leur sont envoyés surtout par des médecins. Leur tâche n'est pas facile. Il se peut que certains pensionnaires reçoivent des pensions auxquelles ils n'ont pas droit; d'un autre côté, il se peut quo'n en ait enlevé ou refusé à des gens qui y avaient droit. Tout dépend des renseignements obtenus par les commissaires et de l'appréciation des médecins char-

gés des différents examens. La médecine n'est pas une science exacte, les médecins peuvent interpréter le même cas différemment; l'un peut penser que l'infirmité d'un soldat est attribuable au service qu'il a fait pendant la guerre, et l'autre peut être d'un avis contraire. La question se résume à ceci: on accorde une pension à un soldat devenu invalide, si son invalidité peut être attribuée au service qu'il a fait pendant la guerre. C'est d'après ce principe que les commissaires doivent se diriger. Je fausserais l'exactitude des faits en disant que je n'ai pas reçu de plaintes; j'en ai reçu un grand nombre de la part de soldats à qui on avait refusé une pension à laquelle ils croyaient avoir droit. Je ne suis pas en état de dire, à titre de réponse à mon très honorable ami (M. Meighen), si l'on a fait complète justice dans tous les cas; cependant, je suis convaincu que les trois commissaires, tout en étant faillibles comme les autres humains, se sont consciencieusement acquittés de leurs devoirs.

L'hon. M. MANION: J'approuve pratiquement tout ce que l'honorable ministre a dit à cet égard. Voici ce que j'aurais à suggérer au sujet des pensionnaires ou de ceux qui croient avoir droit à une pension, et j'espère que l'honorable ministre et la plupart des députés seront de mon avis: Dans le cas où un requérant désire être jugé par une autre commission, comme, par exemple, si on lui a retranché ou refusé une pension, il devrait être à même de l'obtenir plus facilement. Il peut avoir tort ou raison de croire qu'on l'a mal jugé en premier lieu. Je serais plutôt porté à dire qu'il a tort, car il en est ainsi dans la plupart des cas. Si toutefois, il y a doute au point que le soldat ait pu obtenir, par exemple, d'un autre médecin ou même d'un civil une lettre dont l'auteur pense que l'état du soldat est dû au service qu'il a fait pendant la guerre, celui-ci devrait être à même d'obtenir une revision de la décision rendue contre lui. Je voudrais faire concevoir au ministre—comme je l'ai souvent conçu moi-même à titre de médecin et à titre de député, car je n'ai pas été ministre bien longtemps—qu'il conviendrait de mettre un soldat plus facilement à même de demander à un de ces conseils accessoires de lui acorder une pension à laquelle il est profondément convaincu d'avoir droit, ou de lui laisser celle qu'il a commencé à recevoir.

L'hon. M. BELAND: Cette question occupe maintenant l'attention d'un comité parlementaire, et je ne doute pas que l'on présente, plus tard, au Parlement, une recommandation à cet égard.

L'hon. M. MANION: Je remercie mon honorable ami de ce renseignement. J'ignorais que la question fût maintenant étudiée par le comité. Je comprends que les commissaires des pensions s'occupent aussi des pensions impériales. Touchent-ils une rémunération supplémentaire pour ce travail, ou à quelles conditions ce travail est-il fait?

L'hon. M. BELAND: C'est le ministère qui s'occupe des pensions impériales et il reçoit, pour cela, 3 pour 100 du montant payé à titre de pensions. Ce qu'il reçoit ainsi est remis au receveur général.

L'hon. M. MANION: N'est-il pas accordé de traitement supplémentaire aux commissaires des pensions pour leur travail au sujet des pensions impériales?

L'hon. M. BELAND: Non.

M. CALDWELL: Une grande partie du personnel du bureau des pensions est passée au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, dit le ministre. Le bureau des pensions a-t-il encore des médecins à son service et, dans l'affirmative, quel en est le nombre.

L'hon. M. BELAND: Oui, onze ou douze.

M. CALDWELL: Est-ce là tout le personnel?

L'hon. M. BELAND: Il y a vingt et un commis aux écritures, je crois.

M. CALDWELL: Cette somme de $71,000 suffit-elle pour les honoraires de ces onze médecins et pour les appointements de tous les employés du bureau des pensions?

L'hon. M. BELAND: A l'exception du traitement des commissaires pour lequel je demanderai bientôt l'ouverture d'un crédit.

M. CALDWELL: Le ministre pense-t-il que le bureau des pensions puisse bien exécuter ses travaux lorsque le ministère du Rétablissement des soldats a la haute main sur presque tous ses employés, excepté quelques médecins, comme autrefois. J'ai constaté que c'était tout un problème que d'obtenir du bureau des pensions ne fût-ce que le casier d'un soldat.

L'hon. M. BELAND: Le fusionnement complet des deux groupes d'employés exige quelques mois, bien entendu. Mon honorable ami a pu avoir de la difficulté à se procurer des dossiers dans le passé, mais

cet inconvénient disparaît promptement, et je crois que le service sera meilleur à l'avenir qu'il l'a été autrefois, lorsque la besogne était confiée à deux personnels différents.

M. CALDWELL: Les commissaires eux-mêmes sont-ils d'avis que le présent arrangement est satisfaisant?

L'hon. M. BELAND: On ne m'a pas dit le contraire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre sait, j'imagine que les trois commissaires sont d'anciens combattants dont deux sont médecins et ont déjà servi le public, et que le président du bureau est un avocat qui a glorieusement et péniblement servi son pays pendant la guerre.

L'hon. M. BELAND: C'est vrai.

L'hon. M. MARCIL: En posant tantôt une question relativement à la représentation de la province de Québec dans le bureau des pensions, je n'ai pas voulu, qu'on le comprenne bien, diminuer en aucune façon le mérite des commissaires; néanmoins, comme le Canada est un pays bilingue et qu'un grand nombre de ceux qui ont affaire au bureau sont d'extraction française et parlent le français, je suis d'avis que nous devrions observer la coutume, consacrée par le temps, d'accorder à la minorité du peuple canadien des représentants sur ces tribunaux importants. Voilà pourquoi j'ai rappelé au ministre que la province de Québec n'a pas, à l'heure présente, de représentant dans le bureau des pensions; ce n'était pas dans le dessein de critiquer en aucune manière la conduite des commissaires actuels.

M. SUTHERLAND: Mon honorable ami doit certainement tenir compte du ministre qui dirige le département.

L'hon. M. MARCIL: Je crois savoir que le bureau est complètement indépendant du ministre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Règle générale, je tombe complètement d'accord avec le représentant de Bonaventure au sujet de ses remarques. J'avais en l'idée—je me trompe peut-être—qu'il y avait eu un jour un Canadien français dans le bureau des pensions. Il y a eu plusieurs démissions parce que les fonctions des commissaires sont telles que les membres du bureau ont compris que la rétribution n'était pas adéquate et qu'il a fallu en désigner de nouveaux. Ce n'est pas toujours la chose la plus facile que de trouver l'homme voulu pour un poste comme celui-là. Les anciens combattants sont d'avis que le titulaire doit être de leur nombre. Puis, il faut un homme d'expérience—un médecin de préférence, excepté pour la présidence—et qui a aussi des connaissances commerciales, sans compter que son consentement est nécessaire. La réputation du commissaire doit être de nature à lui donner de l'autorité. Il n'est pas toujours des plus facile de trouver un homme semblable qui consente à accepter l'emploi. Je me souviens qu'il y en a eu un—je ne le nommerai pas, et je ne crois pas qu'on doive me le demander—qui a été fortement recommandé. Quant à ses convictions politiques, il n'y avait que du bien à en dire; cependant, nous avons senti qu'il ne réunissait pas les qualités requises. Nulle autre raison au monde n'empêchait la nomination d'un commissaire canadien-français. Je conviens avec le représentant de Bonaventure qu'il serait mieux, si faire se pouvait, même si cette nomination n'est pas indispensable, que les deux nationalités eussent des représentants dans les commissions importantes.

(L'article est adopté.)

Secours aux sans-travail: Crédit supplémentaire pour donner suite aux dispositions des décrets ministériels, C.P. 1615, du 13 mai 1921 et C.P. 75, du 16 janvier 1922; et appointements et autres frais d'administration des dispositions desdits décrets (mandat du Gouverneur général du 16 janvier 1922), $1,500,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre me dira-t-il quel moyen on emploie pour distribuer ces secours; comment on le met en œuvre et quelle est la répartition des sommes entre les provinces, et ce, d'une façon aussi complète qu'il le pourra?

L'hon. M. BELAND: Les renseignements s'appliqueront à l'année dernière. Je n'ai pas de précisions quant aux secours accordés depuis le 1er janvier de l'année courante.

District A, Montréal, 1742 hommes; secours accordé, $198,000.

District B, Provinces maritimes, 485 hommes; secours accordé, $43,000.

District C, Ottawa, 790 hommes; secours accordé, $68,000.

District D, Toronto et Hamilton, 4,031 hommes; secours accordé, $429,000.

District F, London, 596 hommes; secours accordé, $38,000.

District G, Winnipeg, 727 hommes; secours accordé, $71,000.

District H, Regina, 344 hommes; secours accordé, $31,000.

District I, Calgary, 858 hommes; secours accordé, $82,000.

District J, Colombie-Anglaise, 1,712 hommes; secours accordé, $184,000.

District K, Nouveau-Brunswick, 605 hommes; secours accordé, $48,000.

Cela embrasse la période du 1er janvier au 28 mai 1921. Il y en a une autre, du

29 mai au 31 décembre de la même année, et les chiffres sont à peu près les mêmes. Le total démontre que ceux qui ont reçu des secours peuvent être classés de la manière suivante:

Du 1er janvier au 28 mai 1921, 3,907 célibataires, 7,799 hommes mariés et 184 veufs.
Du 29 mai au 31 décembre 1921, 1,392 célibataires, 2,796 hommes mariés et 93 veufs.

Le nombre total des personnes secourues l'an dernier s'est élevé à 16,171. Je ne suis pas en mesure de donner des renseignements sur le nombre des hommes assistés à l'heure actuelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour arriver au total de 16,000 hommes, le ministre ajoute ceux qui ont été secourus durant la dernière période à ceux qui l'ont été durant la première, n'est-ce pas?

L'hon. M. BELAND: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que ce ne seraient pas les mêmes?

L'hon. M. BELAND: Oui.

L'hon. M. MANION: Le ministre mentionne le nombre de ceux qui ont obtenu des secours durant le dernier semestre de l'année. Quelle a été la somme d'argent?

L'hon. M. BELAND: Elle a été de $325,729, du 29 mai au 31 décembre 1921, tandis que pendant la période antérieure, du 1er janvier au 28 mai 1921, elle était de $1,184,000.

L'hon. M. MANION: Cela représente à peu près un million et demi. Je n'ai pas d'exemplaire du budget supplémentaire, mais je crois que la somme s'élève à $1,500,000.

L'hon. M. BELAND: En effet.

L'hon. M. MANION: Les crédits que nous avons adoptés tantôt renferment une somme de $500,000 pour secours aux chômeurs, somme qui, ajoutée à ces $1,500,000, forme le total de deux millions. Ces deux montants réunis, j'imagine?

L'hon. M. BELAND: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le crédit de $500,000 a été ouvert pour des secours en général, et il n'avait pas trait au rétablissement des soldats dans la vie civile?

L'hon. M. BELAND: C'est fort probable. La somme de $1,500,000 que nous demandons est destinée au dernier trimestre, du 1er janvier au 31 mars 1922.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas un million et quart?

[L'hon. M. Béland.]

L'hon. M BELAND: Non, un million et demi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour le trimestre?

L'hon. M. BELAND: Mon très honorable ami remarquera que l'an dernier, du 1er janvier au 28 mai, nous avons déboursé $1,184,000 pour des secours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici les chiffres que j'ai en l'idée, et le ministre me dira probablement s'ils sont assez exacts. L'an dernier, les secours accordés aux soldats invalides ont formé le total d'environ un million et demi, et nous avons versé près d'un demi-million comme notre quote-part des secours en général, puis il y aurait, bien entendu, la somme dépensée du 1er janvier au 31 mars; cependant, je parle de l'année civile. Le ministre dit-il que la dépense pour les soldats invalides pendant le premier trimestre de l'année courante a atteint un million et demi?

L'hon. M. BELAND: Je doute que je puisse fournir des précisions, vu qu'il est difficile de séparer l'année civile de l'exercice financier. Les chiffres que j'ai, donneraient pour 1922 le total de $1,184,000, en sus de $325,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, cela est exact. Il semblerait que le dernier trimestre ait été le pire.

L'hon. M. BELAND: Le dernier?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui; un million et demi pour trois mois est un montant très élevé.

L'hon. M. BELAND: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela me paraît excessif.

L'hon. M. BELAND: On m'apprend que nous n'avons pas eu suffisamment d'argent pour terminer le mois de décembre et le montant d'un million et demi devait être dépensé à partir du 1er décembre de l'an dernier, alors que le million et demi qui est maintenant voté n'est pas tout employé à l'heure actuelle, bien que l'exercice financier soit commencé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous espérions, il y a un an, que nous pourrions discontinuer cette assistance, sinon en entier du moins en grande partie. Si le Gouvernement se propose de suivre la même ligne de conduite—celle que nous avons adoptée—il est de son devoir de soumettre un

crédit à la Chambre plutôt que d'obtenir l'argent en vertu d'un mandat du Gouverneur général et subséquemment d'un crédit.

L'hon. M. BELAND: Il est difficile de prévoir quelle sera la situation l'an prochain. Nous espérons que l'hiver prochain ne sera pas aussi dur que celui qui vient de se terminer. Je puis informer mon très honorable ami qu'un crédit de $500,000 a été voté cet après-midi pour l'exercice suivant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le gouvernement continue de fractionner le secours en général, c'est-à-dire s'il en paie une moitié lui-même, et, à la municipalité un sixième de l'excédent du coût des travaux, je ne crois pas qu'il dépense moins l'an prochain.

Pensions—guerre européenne et milice active; nouvelle somme requise, $4,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il nous expliquer ce crédit, en comprenant dans ses renseignements les statistiques relatives au montant voté et à celui qui a été réellement dépensé, afin qu'il soit rendu compte de ce crédit supplémentaire. Veut-il nous renseigner également sur les dépenses imprévues? L'ancien gouvernement a inséré dans son budget ce que les commissaires des pensions croyaient devoir être satisfaisant, d'après leur expérience. Comment les dépenses imprévues ont-elles tellement dépassé les prévisions des commissaires des pensions?

L'hon. M. BELAND: Mon très honorable ami n'était peut-être pas à la Chambre lorsque j'ai expliqué ce crédit. Le total des obligations au chapitre des pensions, l'an dernier a été de $30,480,351. Un grand nombre de pensionnaires ont eu l'option de convertir leur passion lorsque leur incapacité était de 5 à 14 pour 100, et c'est pour le paiement de ces conversions que cette somme est requise.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est réellement de l'argent versé pour la conversion des pensions, de sorte qu'il résultera une diminution d'autant à l'avenir?

L'hon. M. BELAND: Oui.

(Le séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT À NANAÏMO

La Chambre siège de nouveau en comité et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill nº 6) concernant la compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

M. le PRESIDENT: M. Neill a donné avis qu'il proposerait:

D'amender le projet de loi en rayant le mot "deux", à la neuvième ligne, et en insérant le mot "un", à sa place, et en rayant le mot "cinq", à la seizième ligne, et en lui substituant le mot "trois";

D'amender le premier article en biffant tous les mots après le mot "chemin de fer", à la dix-huitième ligne.

D'ajouter un nouvel article qui sera ainsi libellé:

3. Les valeurs émises par la compagnie ne doivent pas dépasser cinquante mille dollars par mille du chemin de fer autorisé par la présente loi et ces valeurs ne peuvent être émises qu'en proportion de la longueur du chemin de fer construite ou dont la construction est donnée à l'entreprise.

L'hon. H. H. STEVENS: Je n'ai pas saisi, dans le bill, les amendements que vous avez lus, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Les amendements ne sont pas dans le projet de loi.. Ils apparaissent dans un avis de M. Neill que l'on trouve aux Procès-verbaux.

M. NEILL: Je ne veux pas que ces amendements soient considérés comme un seul. Si le premier est adopté, je ne désire pas proposer les deux autres. Je ne demande de discuter que le premier, maintenant.

M. le PRESIDENT: Il est proposé par M. Neill que le premier amendement soit étudié par le comité.

M. NEILL: Cet amendement est le même que j'ai présenté il y a quelques soirs, du moins il aura le même effet. Je ne le propose nullement dans un but d'obstruction.

Je crois tout simplement que ce qui a été constaté l'autre soir me justifie de présenter de nouveau cet amendement ce soir. Quelques honorables amis qui ont voté la dernière fois n'ont pas parfaitement saisi la situation; il y avait peut-être aussi des absents. Je crois donc avoir droit, dans cette circonstance, de proposer encore cet amendement. Je ne ferai pas perdre le temps du comité en réitérant les arguments que j'ai posés l'autre jour, cependant, il y a une couple de points sur lesquels je désire appeler l'attention de mes honorables collègues. Si l'un ou l'autre de mes honorables amis veut bien tourner les feuilles du Hansard, il y lira les arguments qui ont été offerts en cette occasion, à l'appui de l'adoption de ce projet de loi sens amendement, et il verra que l'on n'a allégué aucun motif raisonnable qui empêche l'adop-

tion de mon amendement. Si mes honorables amis veulent bien lire les discours prononcés l'autre soir, tant en faveur que contre ce projet de loi, dans sa rédaction actuelle, ils verront que cette mesure n'a pas été très fortement appuyée. Mon amendement propose que la compagnie commence ses travaux dans le cours de l'année après l'adoption de cette loi. Vous remarquerez, monsieur l'Orateur, que le projet de loi dans sa forme actuelle n'assujétit pas ce chemin de fer à la loi des chemins de fer du Canada, en ce qui concerne le commencement de la construction. La loi générale oblige à dépenser 15 pour 100 du montant affecté à la construction de la voie ferrée, dans un temps déterminé; mais un article spécial de ce projet de loi le soustrait à l'application de la loi générale des chemins de fer. Et la conséquence est celle-ci: tandis que la compagnie demande deux ans pour commencer, et cinq ans pour terminer les travaux, le projet de loi leur donne, en réalité, cinq ans pour commencer, car "commencement", aux termes de ce projet de loi, signifie une exploitation pour la forme. Quelques hommes avec des pelles pourraient en une demi-journée essayer, tant bien que mal de commencer un travail qui pourrait très bien être interprété comme "commencement" selon le sens de ce projet de loi. Donc, tandis que la compagnie demande deux ans pour commencer, elle demande cinq ans, en réalité, pourvu que les travaux soient parachevés dans l'intervalle. Je demanderais donc que cette prorogation illusoire soit limitée à un an, la compagnie devant, au cours de l'année, essayer au moins, de commencer ses travaux. J'aimerais lire une lettre, assez brève d'ailleurs, que j'ai reçue relativement à ce projet de loi. C'en est une entre plusieurs que j'ai reçues, mais je n'ennuierai pas mes honorables amis en les leur lisant toutes. Je ne lirai que celle-ci, car elle est typique:

A la dernière assemblée de la division locale des cultivateurs unis de la Colombie-Anglaise, on m'a autorisé à vous écrire pour vous demander d'employer votre influence, de toutes manières, à la prochaine session parlementaire, afin d'empêcher que la compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo obtienne l'extension de temps qu'elle demande. Nous sommes fermement convaincus que la compagnie devrait faire ces travaux pour trois raisons: Premièrement, cela emploierait beaucoup d'hommes et d'attelages; deuxièmement, la mise en valeur d'une vaste région où se trouvent de nombreuses terres disponibles pour l'agriculture qui, avec des moyens de transport à prix raisonnables, seraient cultivées, s'ensuivrait; troisièmement, le tarif-marchandise en serait réduit. A l'heure actuelle, cela coûte 70 cents pour 100 livres, pour le transport de marchandises de Victoria à Courtenay, distance de 145 milles, et 20 cents par 100 livres de Courtenay à Merville, par camion-automobile, distance de 8 milles. Cette différence de prix de revient pèse lourdement sur le cultivateur. Nous croyons fermement que cette habitude des compagnies de chemins de fer de faire prolonger leurs chartes, d'année en année, est des plus pernicieuse. Elles devraient ou construire ou abandonner leurs chartes; à moins la construction du chemin de fer à ce moment. qu'il n'y ait de légitimes empêchements pour la construction du chemin de fer à ce moment.

Espérant que vous vous occuperez sérieusement de la chose.

[M. Neill.]

Cette lettre est signée par le secrétaire de l'association, laquelle, je puis le dire, se compose principalement d'anciens combattants. Je pourrais citer des résolutions de chambres de commerces et autres organisations, mais la lettre que je viens de lire démontre très bien le sentiment dans ce district. Il peut être vrai, ainsi qu'il a été allégué l'autre soir, que si la compagnie du Pacifique-Canadien ne construisait pas ce chemin de fer, cette voie ne serait pas construite du tout. Cela peut être vrai, ou ne pas l'être, mais nous pouvons au moins donner une chance à d'autres. L'autre jour, alors que nous, représentants de l'Ouest canadien, jouissions de l'hospitalité de la ville de Québec—hospitalité où se reconnaissent toute la courtoisie et la bienveillance caractéristiques de la race canadienne française—on nous fit voir, entre autres endroits, les chutes Montmorency, et ce fut pour nous un très beau spectacle. Cependant, en le contemplant, je ne pus m'empêcher de penser que les chutes Campbell sur la route de ce chemin de fer produiraient cinq fois autant d'énergie électrique. Bien que ces dernières chutes ne soient pas aussi élevées que les chutes Montmorency, il y passe beaucoup plus d'eau, et si, ainsi qu'on le dit, l'aménagement de ces chutes est à se négocier, ce serait chose très simple pour la compagnie —puisqu'elle pourrait se constituer avec quatre ou cinq millions—de canaliser cette cascade et de la relier au chemin de fer Pacifique-Canadien. Cela les paierait de construire cette route pour amener les matériaux nécessaires à ces travaux.

Bien que ce ne soit pas absolument le cas, à présent, il n'est guère probable qu'une autre entreprendra la construction de ce chemin, tant que subsistera cette certitude que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en aura à perpétuité la concession en bloc. Pas plus que mes commettants, je n'ai aucun grief contre le Pacifique-Canadien, dans cette question. Je dirai ceci toutefois: je m'abstiendrai complètement de m'opposer à l'adoption de ce projet de loi, sous sa forme actuelle, si

l'honorable député qui en est le parrain consent à en réserver l'étude ce soir, et s'il me donne, de la part de la compagnie, l'engagement écrit de construire ce chemin de fer dans le délai qu'elle demande. C'est tout ce que nous voulons.

Si l'on pouvait raisonnablement compter que ce chemin serait construit, je m'empresserais d'accorder l'année supplémentaire demandée pour le commencement, et l'année supplémentaire pour le parachèvement de l'entreprise, mais je suis profondément convaincu qu'on ne nous garantira rien de tel. Les honorables députés peuvent-ils concevoir que je me lèverais, ici, pour combattre une charte de cette nature, s'il existait la moindre perspective que la construction de la ligne en résulterait? Que penseraient mes électeurs d'un acte semblable? La Chambre et moi-même ne recevrions-nous pas un avalanche de télégrammes et de lettres réclamant instamment mon assentiment? S'il n'en est pas ainsi c'est que rien ne fait entrevoir que cette ligne sera construite. L'autre soir, j'ai fait remarquer qu'il n'y avait aucune disposition relative à l'émission d'obligations concernant le chemin de fer. C'est un indice qu'on n'est pas sincère, dans cette question, ce soir, et je puis dire, sans crainte d'être contredit, que si la Chambre adopte cette mesure, ce soir ou durant cette session—car elle ne sera pas votée, ce soir—ces promoteurs reviendront à la charge dans deux ans, pour demander une autre prorogation de délai. Il ne s'agit pas d'une mesure radicale ou même extraordinaire, mais plutôt d'amendement destiné à fournir à ces gens l'occasion d'accomplir ce qu'ils ont déclaré, par écrit, vouloir faire construire cette voie ferrée dans un délai raisonnable.

L'hon. M. TOLMIE: Il convient de faire observer qu'il ne s'agit présentement que d'une demande raisonnable faite par cette compagnie de chemin de fer. C'est ce que font communément les compagnies de chemin de fer, surtout dans l'état de choses qui existe présentement et qui a prévalu durant un certain nombre d'années. Je ne crois pas qu'on puisse blâmer cette compagnie de chemin de fer de ce qu'elle a retardé la construction de la voie, surtout quand on connaît bien l'état de choses qui existe dans cette partie du Canada et les difficultés qu'il faut surmonter pour se procurer les matériaux qui entrent dans la construction d'un ouvrage de cette nature. Ce chemin traverse une région très accidentée et couverte d'arbres de grosse dimension, et dans maints cas, il faudra une caisse sinon une caisse et demie de poudre pour faire sauter une seule souche. La simple raison exige que l'on fournisse à cette compagnie de chemin de fer l'occasion de construire la voie avec le moins de frais. Nombre de chemins construits dans cette région de la Colombie-Anglaise n'ont pas rapporté de bénéfices, dès le début de leur exploitation, à cause des déboursés énormes qu'ils avaient occasionnés, au retard apporté dans la colonisation et des épaisses forêts qui recouvrent la région. Le but principal visé par la construction de ce chemin, à ce que je crois savoir, est le transport du bois marchand de cette région de l'île Vancouver et ce n'est qu'après qu'on en aura enlevé ce bois, et que le terrain ou une partie du terrain aura été essouché qu'on pourra produire, de sorte que le retard apporté à la construction de cet ouvrage ne causerait guère de perte aux colons, dès le début même.

Quant à l'abandon de cette charte par le chemin de fer Esquimalt à Nanaïmo et son acquisition immédiate par une autre compagnie, je crois que cela n'est guère probable, en vérité, vu que le chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo est la seule voie ferrée de cette partie de l'île Vancouver. De plus si cette compagnie tient à étendre ses relations et faire le moindrement d'affaires, elle devra nécessairement se raccorder au chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo, à Courtenay. Pour ce qui est de la garantie à l'effet de construire cette ligne, je ne suis pas en mesure de faire de démarches à cette fin. Je n'ai pas consulté, à cet égard, les représentants du chemin de fer. Il s'agit d'une compagnie importante, bien connue au Canada et qui y fait affaire. Elle a contribué puissamment à la colonisation de l'Ouest et je crois que nous pouvons la croire sur parole tout aussi bien que toute autre organisation commerciale. Dans les circonstances, je crois, monsieur l'Orateur, que le comité ne devrait pas hésiter à accorder la requête très raisonnable de la compagnie du chemin de fer Esquimalt à Nanaïmo.

M. CASGRAIN: J'aimerais souscrire aux observations de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) d'autant plus qu'il a eu, dans cette Chambre, un bon mot pour la province de Québec, mais je suis obligé de ne pas accepter l'opinion qu'il a exprimée au sujet du prolongement de la durée légale de cette charte, qu'on demande, je veux bien le croire, en s'appuyant sur d'excellentes raisons.

L'honorable député prétend que lorsque le bill a été discuté il y a quelque temps,

on a invoqué en faveur de son adoption des raisons peu concluantes. Cependant il en existe, mais ceux de nos collègues libéraux qui n'assistaient pas à la séance du comité, n'ont pas eu le temps d'approfondir comme il faut les faits se rapportant à la demande qui est devant nous. Je ne vois pas quel mal il peut y avoir à prolonger de deux ans la charte d'une société dont tout le monde sait qu'elle a l'appui de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Cette dernière qui est l'une des plus puissantes compagnies de chemin de fer du monde entier a fait de notre pays ce qu'il est aujourd'hui. Nous devons aussi tenir compte du fait que dans la circonstance aucun autre chemin de fer ne peut pour ainsi dire se poser en concurrent ni ne désire obtenir une charte pour la construction de cette ligne. Il y a un autre motif. L'honorable député de Comox a parlé d'immigrants susceptibles de quitter le pays parce qu'ils n'auraient pas de moyen de transport pour se rendre dans la région de l'île de Vancouver que ce chemin de fer est supposé devoir traverser. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'immigrants venant des pays européens susceptibles d'aller bien loin dans l'île de Vancouver ni même dans la province de Colombie-Anglaise. La plupart s'établissent dans les provinces centrales de l'Ouest canadien, et je ne suppose pas que ces gens souffriraient du fait qu'une compagnie sérieuse comme celle dont il s'agit actuellement obtiendrait une nouvelle prolongation de deux ans. Je ne suis pas chargé de défendre cette compagnie; mais je dis que lorsqu'une société, composée de gens sérieux, vient dire franchement et catégoriquement à la Chambre qu'en raison de la situation qui existe chez nous depuis deux ans, il lui a été impossible de procéder à la construction de la ligne projetée, on n'a jamais refusé une prolongation telle que celle qui est demandée. Mon honorable ami a mentionné une proportion de 15 pour 100 d'une certaine somme qui doit être dépensée dans une période déterminée. Cette disposition incluse dans d'autres actes de société de chemins de fer, et stipulée dans la loi des chemins de fer, est faite pour éviter des abus de la part de petites compagnies ou de gens cherchant à tirer parti de leur charte; mais ce n'est pas le cas de la compagnie responsable dont il s'agit aujourd'hui. Nous savons qu'elle a l'appui de la grande institution que j'ai mentionnée tout à l'heure. Peut-être pourrait-on invoquer cette restriction pour le chemin de fer Central du Canada, ou d'autres compagnies qui n'existent que depuis quelques années et dont les directeurs demandent une charte que pour la négocier plus tard. Après les raisons qui nous ont été indiquées au comité des chemins de fer à l'appui de cette demande de prolongation, et après les motifs exposés par l'honorable député de Lotbinière (M. Vien), la semaine dernière, je ne vois pas pourquoi le comité refuserait le délai de deux ans qui est demandé, ni quel tort cette prolongation pourrait causer. Nous savons que la compagnie a l'intention de réaliser son projet aussitôt que la situation sera un peu améliorée. On m'informe que la construction de cette ligne dans l'île de Vancouver fait partie d'un grand programme de construction; et il est possible, bien que je ne sois pas au courant, que la compagnie soit, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, dans l'impossibilité de commencer immédiatement la construction du chemin de fer en question. Quand une compagnie de ce genre demande au Gouvernement et à la Chambre un délai de deux ans et déclare que dans ce délai elle sera probablement en mesure de commencer ses opérations, il me semble que nous devrions ajouter foi à sa déclaration et accéder à sa demande. Je suis sûr que la plupart des députés, surtout de ce côté-ci de la Chambre, sont favorables à la demande et j'estime que les députés progressistes feraient bien d'appuyer le projet de loi au lieu de l'amendement de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) qui restreint le délai à un an. J'ai vu bien peu d'amendements de ce genre adoptés par la Chambre depuis que j'en fais partie. Le comité des chemins de fer a toujours tenu compte des raisons indiquées par les compagnies qui demandent le renouvellement de leur charte, et a toujours accordé ce qui était juste et raisonnable. C'est pourquoi nous ne devrions pas déroger à la règle et refuser à cette compagnie ce qu'on a toujours accordé aux autres.

Le comité vote sur la motion de M. Neill:

Pour modifier ledit bill en biffant le mot "deux" dans la neuvième ligne et le remplacer par le mot "un".

Ouis: 70; nons, 70.

M. le PRESIDENT: Je vote contre l'amendement que je déclare repoussé.

(L'amendement est rejeté.)

M. le PRESIDENT: La question se pose sur la motion de M. Neill:

Pour modifier ledit bill en biffant le mot "cinq" dans la seizième ligne et le remplacer par le mot "trois".

M. NEILL: Mon intention était de n'en faire qu'un de ces deux amendements. Tout cela ne forme qu'un seul amendement.

M. le PRESIDENT: Le vote a été pris sur l'un d'eux.

M. NEILL: A cause des sentiments manifestés au comité et aussi à cause du fait que des députés sont entrés depuis que le vote a été pris, je crois qu'on devrait leur donner l'occasion d'étudier la question et, en conséquence, je propose que le président quitte le fauteuil.

(Motion rejetée par 84 votes contre 65.)

M. le PRESIDENT: Allons-nous adopter la motion demandant de biffer le mot "cinq" dans la seizième ligne et de le remplacer par le mot "trois"? Je déclare que l'amendement est rejeté

(L'amendement est rejeté.)

M. le PRESIDENT: La question se pose maintenant au sujet du troisième amendement modifiant l'article 1er, en biffant tous les mots après "chemin de fer" dans la dix-huitième ligne dudit bill

M. NEILL: Nous n'avons pas encore voté au sujet du second amendement. Vous avez divisé le premier amendement en deux, monsieur le président, et je ne m'y oppose pas, mais nous pourrions parfaitement bien discuter jusqu'à neuf heures l'amendement tendant à biffer le mot "cinq" dans la seizième ligne et le remplacer par le mot "trois".

M. le PRESIDENT: Cet amendement a été repoussé.

M. NEILL: Nous n'avons pas voté.

M. le PRESIDENT: On n'a pas demandé de vote. La question qui se pose maintenant est au sujet du troisième amendement demandant de modifier l'article 1er en biffant tous les mots après les mots "chemin de fer" dans la dix-huitième ligne.

M. NEILL: De temps à autre on m'a accusé de parler trop vite et j'ai résolu de me guérir de ce défaut. Le sujet qui nous occupe ce soir est un des plus considérables qui puissent attirer notre attention. Il prend sa source, comme vous le savez, monsieur le président, dans le bill n° 6. Le titre officiel de ce bill est "Bill n° 6, Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo". Je vois qu'on en indique ici la première lecture pour le 21 mars et qu'il porte la signature de l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) qui l'a probablement endossé lors de sa présentation. Je me permettrai de faire observer que l'honorable député de Victoria n'habite pas la région que traverse ce chemin de fer et, conséquemment il est tout naturel de supposer qu'il n'est que peu au courant de la situation de cette voie ferrée dans la région. Il est en conséquence nécessaire que l'humble représentant de cette région aille un peu plus au fond dans les détails de la situation. Je m'occupe principalement du premier article du projet de loi, mais afin que le comité soit bien au courant de ce qui en est je me permettrai de lire aussi le préambule:

(*Rires et exclamations.*)

M. NEILL: Je m'offusque de la légèreté avec laquelle certains honorables députés traitent ce sujet sérieux et important. Comme la trame de mon argument a été quelque peu dérangée par leurs interruptions, je ferai mieux de recommencer. Le préambule se lit comme suit:

Considérant que la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, a, par voie de pétition, demandé que soient établies les dispositions législatives ci-dessous énoncées, et qu'il est à propos d'accéder à cette demande: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada décrète:

Vient ensuite l'article premier, comme suit:

1. La compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, ci-après "la compagnie", peut, dans les deux ans à compter de l'adoption de la présente loi, commencer la construction de la ligne de chemin de fer qu'en vertu de l'article deux du chapitre soixante-dix-sept du Statut de 1920 elle est autorisée à construire à partir d'un endroit situé à ou près sa tête de ligne actuelle à Courtenay, de là généralement vers l'est et le nord-est jusqu'à un endroit situé à ou près Duncan's-Bay sur la côte orientale de l'île de Vancouver, et elle peut, dans les cinq ans à compter de l'adoption de la présente loi, achever ladite ligne de chemin de fer; et si, dans lesdits délais respectifs, cette ligne n'a pas été commencée ou n'a pas été achevée et mise en service, les pouvoirs conférés à la compagnie par le Parlement, relativement à la construction s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet pour ce qui de ladite ligne restera alors inachevé.

Je désire faire observer une différence marquée entre le texte de ce projet de loi et la loi originale à laquelle il se rapporte.

Vous remarquerez que le bill porte que la ligne partant de Courtenay s'avancera "dans une direction générale est et nord-est." Si l'on se reporte à la loi votée en 1920 sous le chapitre 77, 2e session de 1920...

M. McMASTER: Voulez-vous me permettre? Je prierais l'honorable député de parler un peu plus fort, afin que nous ayons l'avantage de l'entendre de ce côté.

M. NEILL: Volontiers. Toutefois, je dois avertir notre collègue d'une chose. Dans ma jeunesse, avant ma conversion, j'ai souvent conduit un attelage de bœufs, et tout homme qui a conduit des bœufs sait par expérience qu'il faut pour cela posséder une voix forte et un assortiment de jurons. Je crains que la force de l'habitude, si je cédais à la tentation d'élever la voix, ne me fasse tomber dans mon ancien péché. Si notre collègue veut bien en courir le risque, je consentirai à parler plus fort. Puisqu'on ne m'a pas bien compris au début de mes observations je vais les recommencer. Il vaudrait peut-être mieux suivre le fil de mon discours et revenir plus tard, si j'en ai le temps, aux explications du début.

L'article 2 de la loi de 1920, qui fut sanctionnée le 11 mai de la même année, concède à la compagnie le droit de construire et d'exploiter une ligne commençant à son terminus actuel à Courtenay—l'honorable député de Brome (M. McMaster) ne porte guère attention à ce que je dis. Monsieur le président, je suis décidé à m'expliquer complètement, quand même je serais obligé de recommencer cent fois la même chose.

Remarquez que la loi de 1920 autorise la compagnie à "construire, entretenir et exploiter une ligne ferrée commençant à son terminus à Courtenay et de là en suivant une direction générale est et nord-est...". Remarquez que la loi primitive mentionne une "direction générale est et nord-est". Mais la ligne va tomber dans le golfe de Georgie, car c'est là que mène la direction est en partant du point mentionné.

Nous avons été témoins de grands changements en ces dernières années, de bouleversements politiques, mais je ne crois pas que les points cardinaux aient été modifiés autant que voudraient nous le faire croire ces deux textes. Je prierais l'honorable député qui défend ce bill de nous expliquer pourquoi la loi primitive déclare que la ligne suivra la direction du nord, tandis que le projet d'aujourd'hui l'établit vers l'est. Si notre collègue voulait bien nous expliquer cette contradiction, nous l'écouterions avec plaisir.

Plusieurs DEPUTES: Aux voix, aux voix.

M. NEILL: Je regrette que notre honorable ami ne soit pas disposé à nous éclairer sur ce point. Je sais que cette modification a pour but d'enlever l'adhésion de la Chambre en faveur du projet de loi.

Je pense avoir montré suffisamment le but du projet. Je crois maintenant devoir soulever une question de règlement, car le bill a la prétention d'apporter une modification à la loi existante; mais ce n'est pas une modification dans le sens ordinaire du terme. On m'a assuré l'autre jour—et c'est quelqu'un en position de le savoir—que la loi existante et les pouvoirs concédés à l'article 3 sont toujours en vigueur et que le bill ne fait pas autre chose que venir la modifier. Je m'en rapporte à ceux de nos collègues qui sont avocats pour dire si c'est conforme au bon droit et à la pratique parlementaire. Cette loi expire le 11 mai prochain. Je ne vois pas comment on peut soutenir que le bill en discussion forme partie de la loi, puisqu'il n'y est dit nulle part qu'il modifie telle ou telle disposition.

Je m'explique. Si le projet de loi énonçait une modification sur l'article 3 par la substitution d'une nouvelle date à l'ancienne pour proroger le délai de construction, cela serait régulier et conforme à l'usage parlementaire; mais il ne suffit pas de dire, comme la rédaction le porte, que les travaux prévus à l'article 2 de la loi primitive pourront être commencés. Je prétends donc que ce bill n'est pas une modification de la loi qui doit devenir caduque le 11 de mai 1922.

Que faites-vous de l'article de la loi relatif aux émissions d'obligation, ainsi conçu:

> Les valeurs qu'émet la compagnie ne doivent pas dépasser cinquante mille dollars par mille du chemin de fer autorisé par la présente loi et ces valeurs ne peuvent être émises qu'en proportion de la longueur de chemin de fer construite ou dont la construction est donnée à l'entreprise.

Mais, monsieur le président, cet article a disparu dans le prétendu bill d'amendement. Où alors peut-on trouver autorité pour obtenir l'argent en vue de construire ce chemin de fer? N'êtes-vous pas convaincu, monsieur le président, et tous les honorables députés ne le sont ils pas également, que cela a été omis parce que les promoteurs savaient qu'ils n'auraient pas besoin d'argent? En d'autres termes, ils n'ont pas l'intention de construire le chemin de fer et ils reviendront ici dans deux, quatre ou six ans et alors ce sera le temps d'introduire les clauses obligatoires. On a prétendu, comme je l'ai dit que la clause obligatoire dans la loi originale ré-

git ce bill; mais cela ne se peut pas pour les raisons que j'ai exposées que la loi n'est pas amendée d'une façon précise, ce bill n'y fait allusion que d'une façon indirecte, de sorte que. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député s'occupe maintenant du dernier amendement, tandis que ce qu'il devrait discuter, c'est l'amendement après les mots "chemin de fer" dans la ligne 17, quant au délai pour la construction et l'achèvement du chemin de fer.

M. NEILL: Oui, monsieur le président, j'accepte votre avis et je me ferai un plaisir de m'occuper plus particulièrement de l'amendement. Dans ma hâte de terminer la discussion, j'étais rendu au troisième amendement, mais je vais me borner plus spécialement à l'amendement de l'article 1er qui supprime tous les mots après "chemin de fer" dans la ligne 17. Cela me force à regret à me reporter encore à l'article 3 de la Loi des chemins de fer, chapitre 68 des Statuts du Canada de l'année de Notre Seigneur mil neuf cent dix-neuf. Je devrais peut-être lire la loi depuis le commencement.

Quelques DEPUTES: Oui.

M. NEILL: Mais c'est un peu long et je ne l'imposerai pas aux honorables députés. Le titre de l'article 3 est "Interprétation d'après les lois spéciales." Le paragraphe "a" dit:

Sauf dispositions contraires à la présente loi, (a) la présente loi doit s'interpréter comme ne faisant qu'une avec la loi spéciale.

Je n'ai pas besoin d'expliquer la signification de ce paragraphe aux honorables députés. Le paragraphe "b" déclare:

Lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme prévalant sur les dispositions de la présente loi, dans la mesure nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale.

Si les honorables députés ne comprennent pas ce langage, ce n'est pas ma faute; c'est dû à la phraséologie légale spéciale dont on s'est servi. Mais en simple langue anglaise, cela signifie que lorsqu'une compagnie s'adresse à cette Chambre et lui présente une loi spéciale de chemin de fer, on suppose que dans ses lignes générales, elle se conforme à la Loi des chemins de fer du Canada, et ce que cette loi spéciale ne mentionne pas d'une façon particulière est prévu par la loi générale. Mais dans ce cas spécial on a inséré les mots que je propose de rayer par l'amendement. Les promoteurs essayent de cette façon de soustraire ce bill à la juridiction de la Loi des chemins de fer, parce que voici les mots que je propose de supprimer:

Quelques DEPUTES: Oui.

...et si, dans lesdits délais respectifs, cette ligne n'a pas été commencée ou n'a pas été achevée et mise en service, les pouvoirs conférés à la Compagnie par le Parlement, relativement à la construction, s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet pour ce qui de ladite ligne restera alors inachevé.

Pour le simple profane, monsieur le président, ces mots ne sembleraient pas soustraire ce bill à la juridiction de la Loi des chemins de fer; mais ces dispositions sont toujours rédigées si habilement et si subtilement qu'elles ne signifient pas toujours à première vue ce qu'elles décrètent en réalité. Moi aussi, monsieur le président, je regarde l'horloge, et nous serons d'accord quand sonnera neuf heures! Mais comme je l'ai dit, l'insertion de ces mots qui, d'après toutes les apparences n'ont aucune portée sur la Loi des chemins de fer, enlèvent le bill à la juridiction de cette loi. Je veux donc retrancher ces mots et alors le bill deviendra sujet à l'application d'un autre article de la Loi des chemins de fer que je me propose de lire avec votre consentement, monsieur le président.

C'est la même loi à laquelle j'ai fait allusion déjà, le chapitre 68 des Statuts du Canada en l'année de Notre Seigneur mil neuf cent dix-neuf, en deux volumes—voici le premier volume. L'article 161 qui a trait à l'autorisation de construction du chemin de fer et aux délais pour la construction, dit ce qui suit:

Si dans un délai de deux années à compter de l'adoption de la loi autorisant la construction d'un chemin de fer, d'une voie d'embranchement ou de prolongement, selon le cas ou, lorsque le Parlement du Canada accorde une prorogation de délai pour le commencement de cette construction, dans le délai ainsi accordé la construction du chemin de fer n'est pas commencée et si quinze pour cent du capital social n'y a pas été dépensé en levés d'arpentage en achat de droits de passage et en travaux réels de construction, ou, dans le cas d'une voie d'embranchement ou de prolongement du chemin de fer, si un montant représentant quinze pour cent des obligations dont l'émission a été autorisée à cette fin n'y a pas été dépensé en travaux réels de construction; ou si, dans un délai de cinq années à compter de l'adoption d'une pareille loi ou lorsque le Gouvernement du Canada accorde une prolongation de délai pour l'achèvement, dans le délai ainsi accordé, le chemin de fer ou la voie d'embranchement et de prolongement, selon le cas, ne sont pas achevés et mis en service, alors, les pouvoirs conférés par ladite loi s'éteindront et demeureront nuls et de nul effet pour tout ce qui restera alors inachevé des chemins de fer ou de la voie d'embranchement ou de prolongement, selon le cas.

A la lumière du sens commun, cet article, signifie que, d'après la loi des chemins de fer du Canada, la construction d'une voie ferrée doit être commencée en dedans de deux ans après que la compagnie a obtenu une charte et, par construction, il faut entendre la dépense de 15 pour 100 du montant autorisé des obligations émises pour la construction d'une ligne ou le prolongement d'un embranchement. Je le demanderai en passant toutefois, de quelle façon cette compagnie de chemin de fer espère-t-elle arriver à débourser ce 15 pour 100 puisqu'elle n'a pas obtenu l'autorisation d'émettre des obligations? La seule conclusion qui s'impose, dans les circonstances, c'est que dans l'idée des promoteurs le présent bill ne servira qu'à gagner du temps. Le but que je vise en proposant cet amendement, c'est de placer la compagnie sous la juridiction de la loi des chemins de fer du Canada, en biffant les mots que j'ai indiqués dans l'article 1. La compagnie serait alors obligée, sous le régime de l'article 161, de débourser 15 pour 100 du capital que coûtera l'entreprise et de commencer les travaux en dedans d'un délai déterminé. Or, bien que la Chambre ait décidé par la voix prépondérante du président—pour moi, il s'agit d'un cas unique dans nos annales parlementaires—que cette compagnie aura droit à un délai de deux ans avant de commencer les travaux, sous le régime du présent bill toutefois, elle obtient en réalité une prorogation de délai de cinq ans, puisqu'on ne lui fixe pas de date arrêtée. Un homme, armé d'une pelle, peut faire assez d'ouvrage dans son avant-déjeuner pour satisfaire à l'obligation de "commencer les travaux". Je me rappelle une certaine compagnie qui commença la construction d'une voie ferrée de cette manière; elle avait satisfait à ses obligations en volant une couple de rails sur une voie d'évitement, propriété d'une houillère, qu'elle posa ensuite sur le parcours du chemin de fer à construire. La compagnie obtient un autre délai de trois ans grâce à ce stratagème. L'amendement que je propose vise à empêcher la répétition des forces de cette nature. Au cas où le présent amendement serait adopté, la compagnie ne pourra jouer sur les mots avec l'assentiment de la Chambre. Sinon, la question reviendra sur le tapis à la première occasion et elle sera réglée dans le sens de la justice, car au fur et à mesure que mes honorables collègues vieilliront, ils s'assagiront, comme c'est l'habitude. Nous avons vu de quelle façon le vote s'est partagé la semaine dernière; accordez-nous un léger répit et l'amendement en question sera peut-être adopté à l'unanimité des voix. Mais voilà que j'ai perdu le fil de mes observations.

M. VIENS: Je demande à invoquer le règlement. Le paragraphe 2 de l'article 18 décrète qu'un député qui parle pour tuer le temps peut être rappelé à l'ordre. Or, l'honorable député a clairement donné à entendre qu'il avait l'intention de parler sur le sujet jusqu'à neuf heures. De plus, les arguments qu'il a fait valoir depuis les dix dernières minutes n'ont été qu'une répétition ennuyeuse, de sorte qu'ils tombent sous le coup du texte de la règle 18.

M. NEILL: Monsieur le président, je présume que l'objection est discutable.

M. le PRESIDENT: Si j'ai bien compris, l'honorable député désire discuter l'objection soulevée.

M. NEILL: L'honorable député a invoqué, je crois, l'article 18. A quel manuel de règlement fait-il allusion? Est-ce à Bourinot? Il y a de grandes divergences entre les diverses autorités relativement au règlement. Nous avons May, Bourinot et plusieurs autres auteurs dont j'oublie les noms pour l'instant.

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député que la règle invoquée est indiquée d'une façon précise. Il s'agit du paragraphe 2 de l'article 18:

M. NEILL: Très bien. La voici:

L'Orateur ou le Président après avoir appelé l'attention de la Chambre, ou du comité, sur la conduite d'un député qui persiste à s'éloigner du sujet, ou à continuer une répétition ennuyeuse soit de ses propres arguments, soit d'arguments dont se sont servis d'autres députés au cours du débat, peut lui ordonner de discontinuer son discours.

Or, la Chambre l'a sans doute observé, je ne me suis pas éloigné de l'amendement en discussion. J'ai peut-être déclaré en plaisantant que le débat prendrait fin à neuf heures, mais n'est-ce pas exact? N'est-ce pas conforme au règlement de la Chambre? Je le soumets donc respectueusement, mes observations avaient trait à l'amendement en discussion à l'instant même où l'honorable député de Lotbinière a interrompu le fil de mon discours. N'est-il pas désirable que cette compagnie de chemin de fer soit placée sous la juridiction de la loi des chemins de fer afin de l'empêcher de se jouer du Parlement et de faire semblant de commencer les travaux. . .

Quelques VOIX: A la question.

M. NEILL: Je discute l'objection qui a été soulevée. J'ai aussi des droits en cette

Chambre, monsieur l'Orateur. J'appelle votre attention sur la règle 19 qui édicte que nul membre ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse à l'adresse d'un collègue.

M. le PRESIDENT: Il est possible que l'honorable député soit peut-être arrivé au point où ses remarques ne s'appliquent plus au sujet en discussion, mais à mon avis, l'objection n'est pas valable dans les circonstances.

M. NEILL: Monsieur le président, je vous remercie de la décision que vous avez rendue. Quoique vous soyez un peu perplexe quand les voix se partagent également, vos décisions sont toujours justes.

Ces interruptions de la part des honorables députés ont pour effet de m'embarrasser et de me faire perdre le fil de mon raisonnement. Je crois avoir démontré le bien fondé de ma cause. Il est évident qu'il faut cet amendement pour procurer à mes électeurs au moins la satisfaction de savoir que cette compagnie va payer 15 pour 100 des frais de construction durant la période fixée. Cette commission est importante, mais elle est raisonnable.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! L'heure consacrée à la délibération des bills d'intérêt privé est expirée. Sera-t-il permis au comité de siéger de nouveau?

QUELQUES VOIX: Adopté.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme de nouveau en comité de subsides.

PENSIONS

Pensions—Guerre européenne et milice active —crédit supplémentaire, $4,000,000.

L'hon. M. MANION: Quand le comité a suspendu sa séance, à six heures, j'étais sur le point de poser au ministre une question au sujet de cet item. Il a mentionné qu'une somme de $4,000,000 était destinée à la commutation des pensions et il a dit que cela comportait une réduction des dépenses de cette année. Cependant, en sus de cette somme, il est demandé, pour cette année, $33,000,000, ce qui fait un total de $37,000,000 au lieu de $30,000,000 qu'on avait inscrits au budget ordinaire de l'année dernière. Pourquoi cette augmentation de dépenses, si le montant payé à titre de commutations doit comporter une réduction? C'est ce que je ne puis comprendre.

L'hon. H. S. BELAND (ministre du Rétablissement des Soldats): Peut-être mon honorable ami n'a-t-il pas bien saisi l'explication fournie. Les $4,000,000 maintenant demandés concernait non pas l'année courante (1922-23), mais l'exercice qui vient d'expirer.

L'hon. M. MANION: Alors, les $4,000,000 sont ajoutés aux $3,000,000 de l'année dernière?

L'hon. M. BELAND: Oui.

(L'article est adopté.)

MINISTÈRE DU COMMERCE

Ministère du Commerce—prime sur le lin tissé au Canada avec du lin canadien, y compris les frais de surveillance, conformément au décret du conseil en date du 3 septembre 1918 et du 30 juin 1920, $26,000.

M. CAMPBELL: L'honorable ministre voudrait-il nous dire exactement ce que comprend cette dépense?

L'hon. J. A. ROBB (ministre du Commerce): C'est la dernière année qu'il est accordé une subvention pour la culture du lin et la fabrication de tissus de lin au Canada. La loi en vertu de laquelle cette subvention était accordée devait s'appliquer durant trois ans, et c'est la dernière année que nous faisons des paiements en vertu du système adopté par les surveillants. L'année dernière il a été versé environ quatre mille dollars, mais nous n'avons pas encore reçu les rapports de toutes les fabriques. Nous demandons le même montant que celui qui a été déterminé l'année dernière.

M. CAMPBELL: Cet item devrait être réservé jusqu'à ce que nous eussions obtenu un peu plus de renseignements. Les détails que le ministre a fournis ne sont pas bien complets.

L'hon. M. ROBB: Je suis prêt à fournir de plus amples renseignements à mon honorable ami s'il en désire. Il voudra bien remarquer que ce crédit ne comporte aucune modification. Jusqu'à présent nous n'avons accordé de prime qu'à une seule compagnie, la Dominion Linens Limited, de Guelph, et voici ce qui a été dépensé à ce titre: En 1920-21 il a été payé, à titre de prime sur 139,796 livres, $5,096.11, et la surveillance a coûté $150.40. Je l'ai déjà dit à mon honorable ami, en vertu de la loi des mesures de guerre, cette prime devait subsister durant trois ans à dater du 1er avril 1919. Ce terme fut ensuite modifié par décret du conseil, de manière à dater du 1er avril 1920. Il devra donc expirer en 1923.

M. CAMPBELL: Devons-nous comprendre qu'il s'agit d'un crédit à être voté de nouveau?

L'hon. M. ROBB: Le crédit doit être voté chaque année, et d'après les règles

de procédure parlementaire, si les deniers ne sont pas appliqués pendant l'année qui expire le 31 mars, il devient caduc et retourne au fisc; mais il doit être voté chaque année.

L'hon. M. GUTHRIE: Cet article m'étant connu, je puis peut-être l'expliquer. A l'été de 1918, il était devenu impossible de se procurer des tissus de lin au Canada, ni d'autres tissus où il entre du lin. C'est ce qu'on a d'abord découvert, je crois, quand on a manqué de toile pour les aéroplanes. L'Angleterre mit l'embargo sur le lin ou les tissus de lin l'Irlande destinés au Canada ou à n'importe quel autre pays. Notre stock et celui des Etats-Unis étaient épuisés.

Les ligneuls qu'emploient les cordonniers et les selliers étaient aussi épuisés, de même que le fil à rets, et l'on se demandait gravement comment l'on pourrait s'en procurer; il ne s'en fabriquait pas au Canada en ce temps-là. L'industrie linière était encouragée jusqu'à un certain point et l'on espérait beaucoup qu'elle ferait florès. En conséquence, les gouvernants du jour, s'autorisant de la loi des mesures de guerre accordèrent une subvention annuelle de $25,000 au plus comme prime à la fabrication au pays du fil de lin. Aucun établissement n'était prêt à se mettre à l'œuvre. Il n'y en avait pas en Amérique qui fût outillé pour cette entreprise. Une manufacture avait commencé ses opérations à Philadelphie, mais elle n'avait pas pu concurrencer les toiles d'Irlande ou de Belgique, ni les toiles du Japon. Cependant, l'outillage était disponible, et il fut plus tard acheté et transporté au Canada. La prime est de tant par livre.

L'hon. M. ROBB: De 3 cents.

L'hon. M. GUTHRIE: Quant au fil de toile fabriqué au pays, une faible partie de la somme seulement a été gagnée. La filature de Guelph est la seule qui se soit aventurée à fabriquer ces fils de lin. Je crois savoir que la somme gagnée l'année dernière ne s'est élevée qu'à cinq ou six mille dollars. Elle ne représente peut-être pas les comptes de toute l'année, et il faudrait probablement payer plus. Le maximum annuel a été fixé à $25,000, et le délai à trois ans, de sorte que l'année courante est la dernière.

M. JACOBS: Puis-je savoir de l'honorable député, qui semble faire l'intérim du ministre du Commerce, quelle partie de cette prime a été payée?

L'hon. M. ROBB: Moins de $10,000.

[L'hon. M. Robb.]

M. CAMPBELL: Le ministre peut peut-être nous dire s'il est possible que cette industrie devienne lucrative au Canada ou si nous ne faisons que jeter de l'argent par la fenêtre.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami ne doit pas oublier que la prime a été accordée pour donner l'essor à cette industrie. D'après nos renseignements, cette filature est encore en exploitation. Les paiements varient selon la qualité du fil. Il y a une prime de 3 cents par livre pour les écheveaux de toile contenant au moins douze échevettes et vingt échevettes ou plus à la livre; une prime de 6 cents pour les écheveaux renfermant au moins vingt échevettes mais moins de quarante échevetton et une prime de 9 cents pour les écheveaux de quarante échevettes ou plus. Le crédit ouvert aux termes de la loi primitive ne devait pas dépasser $75,000 en tout, ni $25,000 par année. Mon honorable ami remarquera qu'en inscrivant cette somme dans le budget, nous nous conformons simplement au décret du conseil de 1920, et que si la somme n'est pas gagnée, il n'y aura pas de paiements à faire.

M. CAMPBELL: Je n'aime pas à insister davantage; néanmoins, vu que cette somme d'argent n'est pas nécessaire d'ordinaire, je ne vois pas la nécessité de l'accorder. Le ministre ne pourrait-il pas la réduire au montant dont il aura réellement besoin?

L'hon. M. ROBB: Non, nous ne pouvons pas la diminuer d'un seul sou, parce que, il y a trois ans, le Parlement a fait savoir aux industriels que $25,000 seraient disponibles annuellement pendant trois années. Vous ne voudriez pas que nous répudiions une loi de la législature. Cette année est la dernière. Il n'y a qu'un moyen de remédier à l'inconvénient: c'est d'abroger la loi.

(L'article est adopté.)

Bureau fédéral de la statistique (y compris le recensement de 1921), $415,000.

M. HANSON: Je crois que nous devrions obtenir du ministre quelques précisions au sujet du point où en est rendue cette statistique et du moment où le public pourra la connaître.

L'hon. M. ROBB: Les renseignements sont remis aux journaux dès que la statistique est complétée. Les chiffres relatifs aux provinces ont été publiés, mais nous n'avons pas encore mis la dernière main à tous les détails concernant les différents comtés, cités et cantons. Les employés y

travaillent incessamment et nous espérons pouvoir sous peu fournir un relevé complet.

M. MILLAR: Le ministre nous dira-t-il pourquoi, lors du recensement, ceux qui sont nés et qui ont toujours vécu au Canada ne peuvent pas s'inscrire comme Canadiens?

L'hon. M. ROBB: J'ai souvent lu cette question dans les journaux. C'est mon prédécesseur qui a présidé aux préparatifs du dernier recensement, et je suppose qu'il a suivi la pratique des années antérieures, mais force m'est de croire que la lacune qui a été signalée au sujet de dernier recensement disparaîtra lorsque nous ferons le dénombrement de 1931.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne peut-il pas nous renseigner davantage au sujet du temps où les résultats du recensement nous seront communiqués? C'est avec surprise que j'apprends que les détails ne sont pas prêts. Les résultats définitifs sont connus, et on croirait qu'ils ne peuvent provenir que de la masse de renseignements que la division du recensement possède déjà. Pourquoi tarde-t-on à connaître le dénombrement des moindres groupes lorsqu'on sait quel est celui de la totalité?

L'hon. M. ROBB: L'honorable député admettra, je crois, qu'il faut compiler et vérifier des volumes remplis de chiffres et, entre parenthèse, je puis mettre la députation dans mes secrets et lui apprendre que nous avons découvert des irrégularités. Ainsi, nous avons constaté dans quelques villes de l'Ouest, que le recensement avait été gonflé, et que des groupes entiers qui n'existent pas ont été inscrits. Quatre recenseurs ont été cités devant le tribunal et mis à l'amende. Quelques-unes des grandes villes de l'Est se sont plaintes de ce qu'il y avait eu des omissions. Il importe que toutes ces plaintes soient vérifiées avec soin avant la publication du rapport définitif.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quand en attendez-vous la publication?

L'hon. M. ROBB: J'ai insisté auprès du département pour qu'il expédie le travail le plus tôt possible et qu'il publie le rapport.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a mis la Chambre dans ses secrets, et je ferai preuve de la même franchise envers lui. D'aucuns croient que le ministre n'est pas pressé de remanier la carte électorale.

L'hon. M. ROBB: J'ai entendu faire le même reproche au gouvernement précédent.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On pense que c'est un faute de la part de tous les gouvernements et que le présent ministère n'a aucun désir de fixer une représentation convenable en ce moment.

L'hon. M. MACKENZIE KING: Pourquoi pas?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je laisse à mon honorable ami le soin de répondre. J'en ignore la raison. Le remaniement de la carte électorale aurait dû avoir lieu il y a déjà longtemps, et le premier ministre nous dira, naturellement, que nous aurions dû y voir il y a quelques mois, bien qu'il affirme que cela est impossible maintenant. Cependant, un moyen très simple d'empêcher ce remaniement, ce serait de retarder la publication des détails du recensement.

L'hon. M. ROBB: Nous n'en avons nullement le désir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis enchanté d'obtenir cette assurance. Le ministre peut-il nous dire ce qu'a coûté le recensement indépendamment des frais ordinaires de l'administration du département?

M. JACOBS: Dans le budget de 1921-1922, je vois un crédit de $1,860,000 pour les dépenses du recensement. Cette année, la somme est de $415,000. Le ministre peut-il nous donner une idée du coût réel du recensement de 1921?

L'hon. M. ROBB: Cette question ressemble à celle que m'a posée le ci-devant ministre des Finances (sir Henry Drayton). Jusqu'au 31 décembre dernier, nous avons déboursé $1,626,540.07 pour le bureau de la statistique, y compris le recensement. De ce montant, $99,194.58 sont allés au bureau et $1,529,345.49 au recensement.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre ne m'a pas dit à quelle date approximative le rapport du recensement pourra être communiqué à la Chambre, d'après lui. Les résultats que nous désirons vivement connaître, il le comprendra, sont ceux qui guideront la députation dans la préparation d'une loi fixant la représentation aux Communes. La Chambre admettra que c'est là une des tâches les plus importantes qui nous attendent et qu'elle ne devrait pas être retardée plus qu'il n'est nécessaire.

Le bureau connaît tous les résultats en ce moment. Le recensement a été entrepris en juin dernier, il y a onze mois, et dans des circonstances ordinaires il devrait être achevé maintenant, et il aurait même dû l'être plus tôt. Les résultats du recensement sont indispensables à la préparation d'une bonne loi de remaniement de la carte électorale, et tant que nous ne les connaîtrons pas, nous ne pourrons rien faire. A une époque antérieure de la session, je me suis quelque peu étonné d'entendre le premier ministre annoncer que le Gouvernement ne se proposait pas de faire ce remaniement cette année. Je ne sache pas qu'il intéresse beaucoup l'Ontario; d'après les nouvelles des journaux, cette province perdra peut-être un représentant ou deux. Ce n'est pas là la question; je prétends que la population a le droit d'être convenablement représentée, qu'elle soit de l'Ontario ou de l'Ouest. En ajoutant quelques commis, le ministre pourrait communiquer à la Chambre les renseignements nécessaires d'ici à quelques jours. Je lui ai demandé si nous aurions ces renseignements ou s'ils nous seraient refusés.

Ceux qui demeurent dans les parties du Canada où la représentation se trouvera fort atteinte, devraient, je pense, s'entendre pour demander de bonne heure les statistiques relatives au recensement. Je serais très reconnaissant à mon honorable ami de nous apprendre vers quel temps il espère donner à la Chambre assez de renseignements au sujet du recensement pour qu'elle soit en mesure d'aborder le projet de loi du remaniement électoral. L'article que nous sommes à discuter se rapporte au recensement, et je crois que nous devrions avoir ce renseignement avant d'adopter le crédit.

L'hon. M. ROBB: J'irai même jusqu'à assurer à mon honorable ami que, à moins d'événements imprévus, le recensement sera terminé et déposé à une date qui donnera amplement le temps de préparer un projet de loi relatif au remaniement avant une élection générale.

L'hon. M. GUTHRIE: Voilà une échappatoire cousue de fil blanc. Le ministre le constatera par lui-même. Il ne peut y avoir d'élection générale au pays sans un projet de loi de remaniement des sièges, à moins que nous ne ne portions une sérieuse atteinte à la constitution. Il nous faut les statistiques du recensement. Pourquoi ce retard? La déclaration du ministre, ce soir, ne l'explique pas. En employant quelques commis de plus, nous pourrions avoir ces statistiques la semaine prochaine, et, à mon avis, avant que le comité adopte cet article, le ministre devrait lui promettre formellement de les lui procurer. Il est bel et bon de dire que nous les aurons avant l'élection générale. Le cabinet n'est pas en assez heureuse posture pour prédire la date exacte de la prochaine élection générale. C'est une raison de plus pour que nous ayons les statistiques du recensement afin que nous préparions convenablement un projet de loi de remaniement électoral.

L'hon. M. ROBB: Je demanderai, demain, au bureau de se hâter, et, s'il est possible, d'avoir de l'aide afin que nous déposions l'état complet du recensement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit-il que le chef du personnel du recensement est d'avis qu'il n'a pas les renseignements suffisants pour autoriser le dépôt d'un projet de loi?

L'hon. M. ROBB: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-il pas le chef?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai pas dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je dis qu'il l'est.

L'hon. M. ROBB: Quoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chef de la division des statistiques. L'honorable ministre dit-il qu'il est d'avis que la préparation des rapports n'est pas assez avancée pour nous permettre d'aborder le projet de loi du remaniement électoral?

L'hon. M. ROBB: Je n'ai exprimé aucune opinion à cet égard. On a demandé quand l'état du recensement serait terminé et déposé. J'ai répondu que des irrégularités avaient été découvertes et que des instructions avaient été données de ne pas remettre les statistiques complètes à l'imprimeur avant qu'elles aient été vérifiées afin que nous ayons un état assez satisfaisant. Le très honorable député de Grenville (M. Meighen) était absent lorsque j'ai appris à la Chambre que nous avons trouvé des irrégularités au sujet de l'Ouest du Canada; que nous avons constaté que quatre recenseurs avaient été condamnés à l'amende pour avoir majoré les listes, et que quelques villes de l'Est se sont plaintes que des noms ont été omis. Mes honorables amis, j'en suis sûr, conviendront avec moi de l'importance de bien vérifier ces statistiques et d'assurer aux électeurs que le recensement est bien fait. Ce travail avance

aussi rapidement que possible. Si mon honorable ami désire que nous ajoutions de l'aide, je demanderai au directeur du recensement de se procurer cette aide, si c'est possible, et de hâter le travail. Nous ne voulons nullement retarder la fin des travaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que certaines personnes se soient plaintes de l'omission de quelques noms, je n'en connais rien, mais, il y a quelque temps, j'ai vu la publication des états relatifs aux recensements de quelques provinces, et j'ai lu les observations du statisticien en chef. A en juger par ces remarques, on ne peut qu'en conclure que l'état du recensement est, depuis quelque temps, assez avancé pour toutes les fins du projet de loi de remaniement électoral.

M. JACOBS: Le très honorable député sait-il que le chef de l'exécutif a annoncé à la Chambre, l'autre jour, qu'il n'y aurait pas de remaniement, cette année? Je crois que, cette année, le premier ministre est maître de la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela se peut, mais ce n'est pas ce que je discutais. Je disais simplement que, en ce qui regarde l'état du recensement, il n'y a pas d'excuse de ne pas présenter le projet de loi de remaniement électoral à cette session.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que le ministre devrait réserver ce crédit jusqu'à ce qu'il puisse nous donner des renseignements plus précis; nous voudrions savoir quand les chiffres seront disponibles, et ce qui retarde le parachèvement de ces travaux. Nous nous attendons depuis deux ou trois mois à ce que ces chiffres soient disponibles. Quelques-uns de mes honorables amis qui m'environnent, semblent croire que cette question n'est pas de grande importance pour la province d'Ontario. Il est à remarquer que la partie du Dominion qui est la plus intéressée semble s'accommoder plutôt du retard du Gouvernement à faire connaître les chiffres. J'aurais cru que si la population d'un district quelconque du Canada eût insisté à ce sujet, c'eût été celle de l'Ouest canadien, c'est-à-dire, ses représentants en Parlement; et si ceux-ci sont disposés à accepter ce délai et à retarder toute possibilité de remaniement au cours de la présente session, je ne sache pas que la population ontarienne soit intéresée davantage dans cette question. Mais ce silence étrange de la part de tous nos honorables amis de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, à ce sujet, est certainement très remarquable.

M. HOEY: Il est encourageant, et même très encourageant, vraiment, d'apprendre que mes honorables amis à ma droite en viennent enfin à l'idée qu'un remaniement est nécessaire. Je dois dire que le silence n'est pas toujours un indice de consentement. Le Feuilleton d'aujourd'hui contient une résolution par un membre de notre groupe appelant l'attention de la Chambre sur l'opportunité de remanier la carte électorale au cours de la présente session, si c'est possible. Je m'unis cordialement à mon honorable ami de Wellington-Sud, en disant qu'il serait à souhaiter que nous connaissions les véritables résultats du recensement, aussitôt que possible, en vue de l'adoption d'un projet de remaniement.

M. MACLEAN (York-Sud): Je désirerais aussi signaler une raison d'urgence à ce sujet. Le comté de York que je représente est une circonscription partie urbaine et partie rurale. Aux dernières élections, le total des votes sur la liste de York-Sud, a été de 49,700. Cette circonscription a droit à trois représentants au moins. Bien que la ville de Toronto et le comté de York aient dix députés en Parlement, ils ont certainement droit à vingt représentants, d'après le chiffre de la population, et nous devrions avoir vingt sièges en Chambre. L'on se propose maintenant d'adopter le principe de représentation proportionnelle dans l'élection des députés parlementaires. La ville de Toronto désirerait savoir combien de temps elle devra attendre avant d'être suffisamment représentée en Chambre, et si ce principe de représentation proportionnelle aura force de loi aux prochaines élections. Car, s'il en est ainsi, la ville de Toronto et le comté de York, en seront tout bouleversés, aussi tenons-nous à connaître aussitôt que possible les chiffres réels du recensement. Je crois qu'il serait facile de préparer ces chiffres et de les faire connaître au peuple; je ne crois pas que ce travail soit nécessairement bien long. Nous ne pourrions avoir ce renseignement trop tôt, vu qu'il est grandement question d'une élection assez prochaine dans le pays. Nous tenons à avoir ces chiffres afin de les étudier et trouver quelque moyen afin que les villes et les districts ruraux soit représentés en juste proportion. Bien que l'Ontario ne doive pas en avoir un plus grand nombre de sièges, il me semble que les villes étant donnée l'augmentation de leur

population, ont droit à un plus grand nombre de représentants qu'elles n'en ont actuellement. De fait, la ville de Toronto et le comté de York comprennent environ le quart de la population ontarienne, et si le vote d'un homme vaut celui d'un autre, nous devrions avoir le quart de la représentation de l'Ontario en Parlement, tandis que nous en avons beaucoup moins.

L'hon. M. MANION: Quant au bureau de Statistique, je désirerais demander à l'honorable ministre si l'on a fait quelque progrès dans l'unification du travail de statistique de tous les départements fédéraux. A l'heure actuelle, si l'on désire une statistique quelconque relative à une certaine division fédérale, il est très difficile de l'obtenir à moins de faire des recherches dans une certaine division, ou certaine subdivision de celle-ci, ou certain département, ou quoi que ce soit, ou d'être renvoyé de l'un à l'autre. Il m'est arrivé, l'an dernier, d'être ainsi renvoyé sept fois d'une division à une autre, avant que je réussisse à me procurer les chiffres dont j'avais besoin relativement aux minéraux. C'est très ennuyeux. Il devrait y avoir un endroit central où l'on pourrait obtenir la statistique relative à chaque ministère et chaque division du Gouvernement, et je désirerais savoir où l'on en est rendu dans l'élaboration de ce système central.

L'hon. M. ROBB: Cette fusion se fait graduellement. J'ai moi-même eu l'occasion de trouver à redire à cette multiplication de renseignements qui nous sont demandés de partout en Canada. Nous nous efforçons d'éliminer cette duplication et de centraliser le travail dans le bureau dont M. Coats est en charge.

L'hon. M. MANION: Afin de mettre le bureau de M. Coats en état de fournir les statistiques relatives à tout services de l'Administration?

L'hon. M. ROBB: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que manque-t-il présentement au bureau de la statistique?

L'hon. M. ROBB: Le département du Travail et celui de l'Intérieur ont chacun une division des statistiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de division de statistiques au département de l'Intérieur. Il y a une division des ressources naturelles qui recueille des renseignements, et va sans dire, mais ce n'est pas là de la statistique et les statistiques qu'il peut se procurer prennent incordialement le chemin du bureau de la statistique. Si le département du Travail contient une division qui recueille des statistiques, il me semble qu'il n'en a pas besoin, vu que le travail doit se faire dans la division de la statistique.

L'hon. M. ROBB: Mon très hon. ami a peut-être raison. Je sais qu'on adresse au bureau de M. Coats les statistiques recueillies par le département de l'Intérieur. Je me rappelle qu'il y a quelques mois, un fonctionnaire a demandé à passer de cette fonction au département de l'Intérieur, au bureau de M. Coats.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que le département de l'Intérieur a accédé à toutes les demandes du département de l'honorable ministre au sujet du transfert des statistiques et cela, sans réserve aucune.

M. MacLEAN (Prince): Quel fut le nombre des recenseurs dont on retient les services lors du dernier dénombrement de la population du Canada?

L'hon. M. ROBB: Il y eut 11,414 recenseurs. Nous n'avons pas d'état indiquant le nombre d'anciens combattants qu'on a employés comme recenseurs, mais il est certain qu'on a retenu, pour ce travail, les services de soldats démobilisés.

M. MACLEAN: (York-Sud): Dans mon comté, on a confié le travail du dénombrement à des soldats démobilisés du service, chaque fois que cela fut possible. Ce sont des soldats de retour du front qui ont fait la plus grande partie du travail du dénombrement et ils se sont assez bien acquittés de cette tâche.

L'hon. M. CH. MARCIL: La loi de l'Amérique britannique du Nord a stipulé avec beaucoup de sagesse, que la représentation fédérale devrait être basée sur celle de la province de Québec. Comme commissaire de la cité de Montréal durant quelques années, je connais bien l'état de choses qui existe dans cette dernière, et je ne puis approuver trop hautement l'attitude prise par le ministre de s'assurer doublement que les rapports du dénombrement dans l'île de Montréal plus spécialement, sont authantiques et exacts. Ceux qui lisent les journaux de Montréal savent parfaitement que lorsqu'on fit connaître les premiers états du recensement plusieurs journaux de Montréal. La *Presse*, la *Patrie*, le *Montreal Star*, ainsi que la Chambre de Commerce et d'autres institutions protestèrent contre ces statistiques, en alléguant

que le recensement fait dans les limites de la cité était incomplet et inexact. On fit circuler et signer des requêtes demandant au gouvernement fédéral de vérifier les chiffres. J'espère donc qu'avant la déclaration du résultat final, le ministre, s'il ne l'a pas déjà fait; prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude de ces accusations, afin que lorsque nous aurons le rapport du recensement de la province de Québec et de l'île de Montréal, nous saurons qu'il est absolument exact et complet. Les chiffres pour la cité de Montréal proprement dite sont de nature à induire en erreur, car ils ne donnent que la population dans les limites municipales. Les villes suburbaines, celles de Westmount, d'Outremont et le reste ne figurent pas dans les statistiques complètes pour Montréal, au contraire de ce qui arrive d'ordinaire.

D'une manière générale, je crois qu'il incombre au ministre et au Gouvernement de s'assurer du bien fondé de ces allégations afin de ne publier que des statistiques définitives absolument exactes. C'est une question qui intéresse non seulement la province de Québec, mais encore chaque province du Dominion. Si les députés d'Ontario et de l'Ouest désirent ardument obtenir un changement dans la représentation de cette Chambre, ils doivent être certains que les données d'après lesquelles ce travail s'effectue sont absolument exactes, et que les états définitifs qu'elles contiennent sont véritablement ceux que le pays devrait avoir.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-il pas vrai qu'on a terminé le travail de revision du recensement de Montréal? Il ne saurait donc y avoir de doute quant à ces statistiques.

L'hon. M. ROBB: On a parachevé presque en entier ce travail de revision, quant à Montréal est presque terminé. La simple justice m'oblige de dire que, dans nombre de cas, nous avons constaté que les plaintes n'avaient guère leur raison d'être. Il y avait une foule d'irrégularités, mais elles n'eurent pas la gravité que nous redoutions d'abord et que laissaient entendre les articles des journaux. Dans le but de mieux renseigner mon honorable ami, je lui dirai que j'ai ici, le dernier rapport du commissaire du recensement, portant jusqu'au 20 avril.

Il laisse entendre que bien que les rapports fussent considérés comme définitivement revisés, il a fallu faire une nouvelle revision des chiffres du recensement de la province de Québec, c'est pourquoi il demande encore quelques jours au bout desquels j'imagine que les rapports seront complets.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Indique-t-il ce qu'il reste à reviser?

L'hon. M. ROBB: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le 20 avril, il avait laissé entendre que le travail serait terminé dans très peu de temps. Il y a de cela douze jours. Le ministre ne pense-t-il pas qu'on pourrait remettre l'adoption de cet article jusqu'à ce qu'il ait reçu le rapport définitif.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami insiste je ne m'y opposerai pas; mais je ne peux pas lui garantir que tout va être fini demain; nous sommes tout aussi impatients que lui de voir ce rapport terminé.

M. McQUARRIE: Les énumérateurs et autres employés du recensement ont-ils été tous payés intégralement?

L'hon. M. ROBB: Suivant l'information que je possède, tous ceux dont le rapport a été examiné et approuvé ont été payés; mais, récemment, on m'a signalé le fait que certains énumérateurs—dont un de l'est de Québec—n'avaient pas encore envoyé leur rapport final. Nous ne les paierons que lorsque nous aurons tous leurs rapports. Il nous fallut, dans ces cas-là, envoyer quelqu'un spécialement pour examiner les rapports.

Le très hon. M. MEIGHEN: Bien que je ne m'attende pas à changer les opinions, j'aurai quelques mots à dire au sujet d'une remarque faite par l'honorable député de Springfield (M. Hoey) à savoir que les députés de ce côté-ci de la Chambre avaient attendu bien longtemps pour se prononcer en faveur du remaniement. Cependant, en réalité, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour hâter le recensement afin que nous puissions présenter le projet de remaniement à la session dernière. La déclaration a été faite à la Chambre au cours de la dernière session, mais évidemment la nouvelle n'a pas été répandue là où elle aurait pu porter ses fruits. J'avais causé de la chose au chef de la statistique qui m'avait répondu qu'en raison d'une modification apportée à la loi il y a quelque dix ans, le recensement n'avait commencé que le 1er juin au lieu de commencer trois mois plus tôt, selon la coutume. J'avais discuté avec lui la possibilité d'avancer la date au 1er mars et de hâter le travail afin de pouvoir présenter le projet de remaniement au cours de

la session. Après s'être renseigné il m'avisa que cela était impossible, et que même si on avançait la date de trois mois, on ne gagnerait en réalité qu'un mois au plus, parce que le travail serait très ardu à cette époque de l'année étant donné la température et l'état des routes. Par conséquent il serait impossible de terminer avant le mois de septembre; tandis que si l'on commençait à la date fixée par la loi, c'est-à-dire le 1er juin, le rapport serait prêt, d'après lui, en octobre. J'avais reçu une lettre de lui à cet effet.

Dans un débat au cours de la dernière session, j'avais déclaré en réponse aux députés de l'opposition qui demandaient la dissolution des Chambres, que nous n'aurions pas raison de le faire, principalement parce qu'il était très important d'effectuer d'abord le remaniement auquel je tenais beaucoup.

Dans l'automne, j'appris du chef statisticien de la division du recensement que les rapports ne seraient pas prêts avant le mois de décembre, et cela à cause des difficultés imprévues qu'on avait rencontrées. Il disait qu'il serait impossible d'avoir des rapports suffisamment définitifs pour pouvoir procéder à la redistribution le plus tôt avant le mois de décembre. Cela voulait dire qu'on ne pourrait pas convoquer une session spéciale pour fixer la nouvelle répartition des sièges électoraux, et que pour le faire avant de dissoudre les Chambres, il serait nécessaire d'avoir une session régulière. Je n'ai pas cru dans la circonstance qu'il était juste de convoquer une session régulière, fût-ce même pour la redistribution. Voilà les faits.

Nous apprenons maintenant que nous n'aurions même pas pu avoir les rapports définitifs en décembre dernier. Je le craignais, car je savais que nous étions déjà deux mois en retard sur la date prévue au printemps. C'est pourquoi je n'ai pas cru devoir attendre la redistribution.

Mais si d'honorables députés essaient de faire croire à la Chambre que j'avais quelque aversion pour la redistribution des sièges ou que son importance n'était pas appréciée, je dis que c'est l'induire en erreur, même si cela n'est pas fait intentionnellement.

Or, je crois que nous avons maintenant des renseignements suffisants et je ne puis croire qu'il en est autrement après avoir lu les conférences et les renseignements donnés par le statisticien en chef. Je dis donc que nous avons sans aucun doute assez de renseignements pour justifier la présentation d'un projet de loi de remaniement de la carte électorale le plus tôt possible.

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. M. ROBB: Pendant cette session?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, pendant cette session.

M. LEWIS: A-t-on l'intention de faire passer tous les commis aux statistiques des divers ministères dans ce service, car je remarque qu'à la page 104, sous le titre "détails du gouvernement civil" on voit figurer 91 commis aux statistiques employés aux appointements totaux de $85,055? Faut-il ajouter ce montant au demi-million figurant sous cette même rubrique?

L'hon. M. ROBB: La page 104 se rapporte aux employés civils.

M. LEWIS: Mais je demande si les appointements sont compris dans le bureau de statistique du Dominion dans cet article?

L'hon. M. ROBB: Non, cette somme représente les appointements que nous avons votés dans les estimations du gouvernement civil.

M. LEWIS: Mais, il s'agit de l'article discuté maintenant, le n° 360?

L'hon. M. ROBB: Non, cela comprend les appointements des recenseurs et autres personnes employées au recensement.

M. JACOBS: N'est-il pas vrai que ces récenseurs ont été nommés par le Gouvernement sans consulter la commission du service civil et que dans ces nominations nous avons vu pratiquer le népotisme dans sa plus hideuse forme?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'entends pas de réponse. Une réponse pourrait peut-être embarrasser le Gouvernement s'il espère se trouver au pouvoir lors d'un autre recensement. Je conseillerai à l'honorable député de se renseigner sur la possibilité de faire nommer par la commission du service civil des employés faisant un travail temporaire de ce genre, demandant parfois une nouvelle nomination au même bureau pour quelques jours seulement. L'honorable député sait cela aussi bien que n'importe qui. Tout ce que j'espère du gouvernement actuel c'est qu'il maintienne la loi du service civil sous sa forme actuelle, et, même, cela dépasse quelque peu mes espérances. S'il y réussit, il y aura moins de raison de se plaindre qu'autrefois. Cependant, si l'honorable député se croit à même de présenter dès maintenant, comme partisan du Gouvernement, un projet de loi ordonnant à la

commission du service administratif de nommer des employés occupant une fonction temporaire tous les dix ans, ce sera une preuve de fidélité à cette loi que je ne m'attends pas à rencontrer chez les honorables députés de la droite.

M. JACOBS: Ce dont je me plains c'est que des milliers d'individus choisis, tout semblent avoir été des amis de l'ancien gouvernement.

L'hon. CH. MARCIL: Le ministre a dit qu'un délai s'était produit parce qu'un ou deux des comtés de l'est n'ont pas encore fait de rapport complet. Dans mon propre comté, quelques-uns des recenseurs se plaignent de n'avoir pas encore été payés. Naturellement, ce n'est pas moi qui ai choisi ces individus, je n'ai pas même été consulté. Mais, ils se plaignent aujourd'hui et j'aimerais à savoir où en est la question.

L'hon. M. ROBB: C'est justement dans le comté représenté par mon honorable ami que les difficultés se sont produites. Le commissaire en chef du comté de Bonaventure a été négligent dans l'envoi de ses rapports, surtout ceux qui touchent son personnel. Il a fallu envoyer quelqu'un dans ce comté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant l'adoption de la résolution, il me semble que nous devrions savoir quelque chose de défini de la part du ministère. Le ministre est-il d'avis que le remaniement des collèges électoraux dépends de la partie du recensement dont le rapport n'a pas été fait? D'un autre côté, partage-t-il l'opinion du chef de l'opposition qui affirme que nous avons des renseignements suffisants pour preposer un projet de loi de remaniement? Si l'on doit nous dire que le remaniement ne se fera pas parce qu'il y a eu de petites difficultés ici ou là, qu'on nous le dise maintenant. Par contre, si l'attitude du Gouvernement est que le travail du recensement est assez avancé pour qu'on dépose une loi de remaniement, c'est parfait, et je n'ai aucune objection à adopter l'article. D'un autre côté, si nous n'avons pas ce renseignement, cet article devrait être réservé jusqu'au moment où nous saurons exactement où en sont les travaux. et c'est le seul moyen pour nous de nous en assurer.

L'hon. M. ROBB: Je renvoie notre honorable collègue à l'opinion exprimée par le chef de l'opposition affirmant qu'il est malaisé de dire d'avance quand ce travail sera terminé. Le chef de la gauche nous a déclaré que le dernier recensement l'avait désappointé sur trois points et il a trouvé qu'il était en retard. Le remaniement électoral fondé sur les résultats du rencensement de 1911 n'a pu avoir lieu qu'en 1914.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il dit 1914?

L'hon. M. ROBB: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est plutôt en 1913.

L'hon. M. BELAND: Je me souviens très bien que le remaniement a eu lieu en 1914.

M. MACDONALD (Pictou): La loi figure dans les Statuts de 1914 sous le chapitre 51. Elle fut sanctionnée en juin 1914. Je faisais partie du comité. Celui-ci fut nommé peu après la réunion des Chambres en janvier et il ne termina ses travaux qu'au mois de juin suivant. Remanier les limites des circonscriptions électorales dans tout le Dominion là où il n'y a pas de comtés existants et où la population a augmenté dans les centres urbains, établir des limites qui respectent les droits de tous est une tâche considérable. Ceux de nos collègues qui savent ce qu'est un remaniement de la carte électorale diront avec moi que pour le bien faire trois ou quatre mois sont le minimum de temps nécessaire.

L'hon. M GUTHRIE: C'est pour cette raison qu'il ne faut pas user d'atermoiements. Il faut s'y mettre sans retard.

Néanmoins, il y a cette différence entre la situation en 1911 et celle de 1922. En 1911, le parti conservateur possédait une grosse majorité à la Chambre; il n'y avait pas à craindre de surprises. Mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Après ce qui s'est passé on a pu voir que tout est possible.

Le ministre du Commerce a décidé—soutenu en cela il n'y a pas de doute par le chef du Gouvernement—que le remaniement n'aura pas lieu cette année et par conséquent il n'y a nul besoin de se presser. Il a tout le temps voulu pour jongler avec les résultats du recensement et il nous les apportera vers la fin de cette session ou au commencement de l'autre. Il voit bien que le parti progressiste n'est pas très désireux d'obtenir le remaniement cette année, à en juger d'après leur attitude.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'ignore quels sont les chiffres exacts et peut-être des retards se sont-ils déjà produits dans le passé. Toutefois, le comité a le droit de savoir où en est la question. On ne devrait pas nous faire attendre sous prétexte qu'il y a eu des erreurs de commises ici ou là. Nous voulons savoir si le Gouvernement est

en possession de renseignements suffisants pour lui permettre de saisir la Chambre de la question. C'est une chose facile pour le ministre de se procurer ces renseignements, et je pense qu'il sera obligé de se les procurer.

L'hon. M. ROBB: Je pourrais communiquer à notre collègue les renseignements que je possède, mais je ne garantis pas qu'ils seront complets.

Comme le leader de la gauche l'a dit tout à l'heure, la question est entre les mains du chef de la statistique. Je me refuse à penser que l'honorable député voudrait que j'apportasse ici des renseignements dont mes fonctionnaires ne pourraient me garantir l'exactitude.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas ce que je demande. Le ministre nous a déclaré il y a un instant qu'il avait reçu une communication du directeur du recensement dans laquelle il lui dit que les résultats définitifs seront peut-être publiés dans quelques jours. Je me borne à demander qu'on nous fasse connaître les résultats obtenus.

L'hon. M. ROBB: Aussitôt qu'ils seront définitifs, je les apporterai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je tiens à connaître les résultats actuels et la date à laquelle les résultats définitifs nous seront communiqués.

M. COOTE: Avant qu'on passe à autre chose, je désire relever une observation de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) que j'estime absolument antiréglementaire. Je suis nouveau dans cette Assemblée et je ne connais pas toutes les lois de la procédure; mais mon avis est que l'honorable membre a parlé entièrement à côté de la question.

Nous discutons les prévisions budgétaires et non le remaniement électoral. Pour ma part, j'estime que le remaniement doit être fait à cette session même. Je crois savoir que la question viendra en discussion un de ces jours prochains et j'en profiterai pour faire connaître ma manière de voir à ce sujet.

Mais je ne peux pas laisser passer les paroles de l'honorable député de Wellington-Sud sans lui dire ce que j'en pense.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Mon honorable ami qui vient de parler dit qu'il est un nouveau député et cela explique pourquoi il prête grande attention aux paroles de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Si nous devons prendre sérieusement l'avis du chef de l'opposition, nous ne perdrions pas tout ce temps sur le crédit actuel, parce qu'il a dit au comité que nous possédons assez de renseignements ou tout au moins que le ministre en avait assez pour justifier la présentation d'un projet de remaniement de la carte électorale. Comme l'a dit mon honorable ami de Macleod (M. Coote), nous discutons ce crédit et non la question du remaniement. Je vous dirai donc, monsieur le président, que nous ferions mieux de nous occuper de ce crédit sans nous aventurer à ce moment dans une discussion du remaniement de la carte électorale. Quand nous en arriverons au remaniement, la curiosité de mon honorable ami de Wellington-Sud sera calmée, à notre satisfaction du moins. A propos de cette question, le ministre a bien le droit de se prononcer comme il l'a fait. Ce sont mes honorables amis de la gauche qui ont nommé ces fonctionnaires, ainsi qu'on l'a fait remarquer. Le ministre actuel n'a rien eu à faire avec cette question et il n'a pas eu l'occasion de nommer des fonctionnaires compétents, par conséquent il a dû faire le travail avec des hommes nommés par le gouvernement précédent. Le travail s'est bien mal fait dans plusieurs districts, c'est évident et nous devrons attendre jusqu'à ce que nous ayons des renseignements satisfaisants. Le ministre les a promis en leur temps.

L'hon. M. MANION: Quand nous entendons si souvent les honorables députés de l'extrême gauche nous reprocher de retarder les travaux de la Chambre, cela nous fatigue un peu pour ne pas dire plus. Aujourd'hui, nous avons dû siéger pendant une heure pour entendre des répétitions ennuyeuses d'arguments en vue de s'opposer à un certain projet de loi.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Mon honorable ami ne doit pas faire de fauses déclarations. L'honorable député qui a parlé à propos de ce bill n'appartient pas au parti progressiste.

L'hon. M. MANION: Cela me fait plaisir que mon honorable ami désavoue...

M. NEILL: Et il n'a pas excédé le règlement, monsieur le président.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami de Comox-Alberni (M. Neill) sait ce que c'est que d'être hors d'ordre parce qu'il l'a été pendant une bonne heure ce soir. Je faisais remarquer à mon honorable ami (M. Johnston) que bien qu'il ne réclame

pas l'honorable député de Comox-Alberni pour un des membres de son parti, en même temps les honorables députés de l'extrême gauche ont voté avec ensemble pour tuer le bill en question. Par conséquent quand nous demandons quelques renseignements sur un sujet comme celui-ci, mon honorable ami de Last-Mountain n'a pas le droit de nous faire la leçon après ce qu'ont fait les honorables députés ses collègues.

Le très hon. M. MEIGHEN: Personne d'entre nous qui a siégé avec l'honorable député de Last-Mountain et qui a été témoin de son inépuisable fidélité au parti libéral, indépendamment de la place où il siège, n'est surpris maintenant de le voir dans une difficulté quelconque, percer la brume et le brouillard pour porter la bouée de sauvetage au ministre qui peut en avoir besoin. Si le ministre veut dire que j'ai eu raison de prétendre qu'il n'y a pas de raison de retarder le remaniement de la carte électorale à cause des rapports du recensement, alors il n'y a plus raison de discuter cette question à propos de ce crédit. Ce crédit n'a de relation avec le remaniement que dans la mesure où il nous permet de nous rendre compte si nous sommes ou non prêts à procéder. J'ai pris la responsabilité d'exprimer l'opinion—d'après ce que j'avais lu, d'après ce que j'ai vu publier par le bureau du recensement —que nous le sommes. Si le ministre dit que c'est exact, quant à moi je n'ai aucune objection à laisser adopter le crédit; mais je ne voudrais pas le laisser adopter sans savoir où on en est rendu avec le recensement, et alors de m'exposer, quand viendra la résolution de l'honorable député de Calgary (M. Shaw) à m'entendre par les honorables députés de la droite: "Oh, nous ne sommes pas encore assez avancés avec le recensement." Sachons d'abord avant d'adopter ce crédit si nous sommes assez avancés avec le recensement. Alors tout sera bien; et c'est là tout le rapport qui existe entre le remaniement de la carte électorale et ce crédit.

L'hon. M. ROBB: Pour l'information de mon très honorable ami je répète la déclaration que j'ai reçu le 20 avril du chef des statistiques fédérales.

Je ferais peut-être bien de donner lecture de la lettre même et, le chef de l'opposition en saura aussi long que moi sur le sujet. Voici:

Au fur et à mesure que les détails relatifs à un groupe de districts, de cités, de villes et le reste, réunis pour les fins du recensement, furent disponibles, nous les avons communiqués à la presse dans le cours de l'automne et de l'hiver derniers sous forme de feuilles copiées au multiplicateur afin qu'elles fussent publiées partout en même temps. Dans chaque cas, les chiffres n'ont été donnés qu'à titre de renseignements préliminaires. De cette façon, les résultats pour les différentes provinces, par collèges électoraux, ainsi que pour les principales cités et villes du Canada, ont été publiés entre le mois de septembre 1921 et le mois de mars 1922. Nous avons publié en tout 19 rapports de cette nature.

Au fur et à mesure que les rapports définitivement revisés pour chacune des provinces sont disponibles, ils sont publiés sous forme de feuillets imprimés. Les chiffres du recensement concernant les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard ont déjà été publiés sous cette forme tandis que des bulletins semblables pour le Manitoba et la Colombie-Anglaise sont sous presse à l'heure actuelle. Il seront suivis la semaine prochaine d'autres bulletins renfermant les chffres relatifs à la Saskatchewan et à la province d'Ontario. . .

C'est-à-dire la semaine qui vient. Je ne suis pas certain si oui ou non je les ai reçus.

...tandis que les chiffres concernant la province de Québec seront publiés plus tard.

Nous avons jugé nécessaire de faire une revision plus qu'ordinaire relativement à la province de Québec et, à moins que l'on insiste pour obtenir les chiffres, il serait à propos de consacrer encore quelques jours à la revision définitive des totaux.

R. H. COATS,
Statisticien fédéral.

Pour moi, cette requête est raisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Loin de moi l'idée de mettre en doute l'exactitude de ce rapport; cependant il ne dit pas si oui ou non le recensement est assez avancé pour permettre au Parlement d'entreprendre le remaniement de la carte électorale du Canada. Si ce sont là tous les renseignements que possède le ministre—et il ne sait pas si oui ou non le recensement est assez avancé—il n'y a pas de raison au monde pour qu'il ne soit pas en mesure de le savoir d'ici à jeudi. Il n'a qu'à consulter le statisticien en chef fédéral pour répondre ensuite par un "oui" ou un "non" à la question que j'ai posée. Est-ce qu'il ne serait pas préférable d'obtenir ce renseignement avant d'aller plus loin?

L'hon. M. ROBB: Les crédits du ministère du Commerce et de l'Intérieur ne seront pas tous adoptés ce soir, de sorte que lorsqu'ils reviendront sur le tapis, je serai peut-être en mesure de satisfaire la curiosité du chef de l'opposition. Mon très honorable, aussi toutefois a déjà occupé les fonctions de premier ministre. Il a lui-même jugé à propos d'ordonner une révision des chiffres du recensement à un moment donné. Il fut désillusionné et il fixa

une autre date, et cela à trois différentes reprises.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pardon: à deux différentes reprises.

L'hon. M. ROBB: Je promets à mon très honorable ami de fournir ces renseignements dès que la Chambre siégera de nouveau en comité des subsides. Dans l'intervalle, je propose que nous continuions l'examen des crédits.

L'hon. CH. MARCIL: Avant de passer à un autre sujet, je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur le fait suivant: Avant de commencer le dernier recensement, le ministre du Commerce de l'époque adressa par l'entremise du Statisticien en chef, une lettre circulaire à tous les députés afin de s'assurer si nous avions quelques observations à faire relativement au système à suivre dans chaque circonscription électorale. Je fis certaines observations touchant mon comté et je m'informai si j'aurais mon mot à dire quant au choix des commissaires et des recenseurs. On me répondit dans la négative. On a donc refusé de me consulter à ce sujet de sorte que je n'ai eu absolument rien à faire avec la nomination de ces fonctionnaires. Or, on n'a pas encore payé à un certain nombre de recenseurs leurs services et le département, a été obligé d'envoyer des fonctionnaires sur les lieux afin de tirer la situation au clair. Or, les représentants du peuple à mon avis ont leur mot à dire relativement aux questions de cette nature, surtout dès qu'il s'agit des circonscriptions électorales qu'ils représentent ici. Si le gouvernement de l'époque m'avait consulté touchant le recensement dans le comté de Bonaventure, l'expérience que j'avais acquise dans deux autres circonstances, m'autorisait certainement à donner des conseils de nature à éviter tous ces ennuis, et nombre de mes collègues sont dans le même cas. Par malheur, l'ex-gouvernement s'est appuyé sur le favoritisme politique pour faire ces nominations; il n'a songé qu'à plaire à ses amis politiques. Les nominations ont donc été peu satisfaisantes et le recensement a été saboté sur toute la ligne.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député rappelle à la mémoire du comité certains ennuis qui se sont produits par le passé dans le comté de Bonaventure. J'avais l'honneur de représenter la circonscription électorale de Portage-la-Prairie à l'époque du recensement de 1911. Or, Je puis l'affirmer en toute sincérité à l'honorable député, je n'ai jamais été consulté par le gouvernement de l'époque quant au choix des recenseurs. Je ferai observer de plus que les ennuis qu'éprouve mon honorable ami de ce chef ne sont rien en comparaison de ceux que j'ai subis du fait de ce recensement, qui fut mal fait, peu satisfaisant, et traîna en longueur.

(Le crédit est adopté.)

Administration de la loi du poinçonnage de l'or et de l'argent, $6,000.

L'hon. M. ROBB: Cette somme permettra à l'inspecteur de se déplacer plus souvent et de surveiller le travail avec plus d'attention.

L'inspection s'est quelque peu relâchée du fait de la dernière guerre.

M. CHAPLIN: Il n'ira pas en Floride?

L'hon. M. ROBB: Je ne le pense pas.

(Le crédit est adopté.)

Conseil consultatif honoraire des recherches industrielles et scientifiques (traitements et dépenses, y compris l'impression et la papeterie, la compilation et la distribution des renseignements, bourses d'étude et d'agrégation, les problèmes spéciaux et de sylvicultutre), $120,000.

L'hon. M. STEVENS: Ce sujet est très important. Je souhaiterais que la portée en fût plus grande que ne l'implique le projet de résolution. A-t-on l'intention de présenter un bill comme celui qui fut adopté au cours de la dernière session pour la création d'un bureau d'étalonnage? Ce travail auquel s'est adonné le conseil consultatif a démontré hors de tout doute l'à-propos d'établir un bureau de ce genre à Ottawa. J'ai reçu, et le ministre a dû recevoir aussi de compagnies industrielles maintes requêtes demandant que la portée de ce magnifique travail fût étendue. L'honorable ministre se propose-t-il de faire droit à ces requêtes ou de laisser faire ce travail comme on le fait à présent? Je ne critique pas le travail lui-même, mais je trouve qu'il ne va pas assez loin et n'a pas tout l'effet qu'il pourrait avoir grâce à une disposition comme celle du bill adopté l'année dernière par cette Chambre, et rejeté ensuite par le Sénat.

L'hon. M. ROBB: Le ministère et le Gouvernement se proposent, pour cette année, de laisser continuer le travail de la même manière que l'année dernière, tout en l'encourageant le plus possible, mais non pas de demander un crédit supplémentaire au cours de cette session. D'ici à la prochaine session ce travail sera étudié avec soin. Je ne veux pas dire ce que nous ferons au

cours de la prochaine session, mais nous serons alors prêts à faire une déclaration.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable ministre a-t-il reçu à ce sujet une importante correspondance sollicitant l'établisement du bureau?

L'hon. M. ROBB: Nous avons reçu des requêtes de plusieurs chambres de commerce du Canada, de certains collèges et de maintes associations. Le public paraît favorable à l'établissement de ce bureau.

L'hon. M. STEVENS: Vu l'étude approfondie de cette question par le comité parlementaire pendant la session de 1919 ou de 1920, et les décisions de ce comité et de la Chambre à la dernière session, le Gouvernement ne croirait-il pas devoir présenter le bill sans autre enquête? L'honorable ministre n'est-il pas d'avis que la Chambre doit avoir été suffisamment prévenue de ce besoin? Il conviendrait peut-être que le Sénat fût aussi bien éclairé qu'elle l'est elle-même. En tous cas, l'honorable ministre et ses collègues doivent posséder assez de renseignements pour pouvoir se dispenser d'étudier la question davantage.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député ne doit pas oublier que la députation est une députation nouvelle et que cette question implique une question de finances. Désireux d'économiser autant que possible, cette année, nous nous abstiendrons, pour cette raison, de présenter d'autre recommandation à la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable ministre pourrait, au moins, me consoler en disant qu'il va voir à ce que la preuve recueillie par le comité soit fournie aux nouveaux députés. Je suis certain qu'ils la liraient avec intérêt et avec profit.

L'hon. M. ROBB: Si je puis me procurer les dépositions, je les ferai distribuer.

(Le crédit est adopté.)

Bureau du tarif international des douanes, $2,462.

M. CAMPBELL: L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce que cet item comprend?

L'hon. M. ROBB: Le bureau du tarif international des douanes intéresse plus d'une nation. Par l'entremise de son consul général à Ottawa, le gouvernement belge signalait, l'année dernière, au gouvernement d'Ottawa, l'augmentation sensible des dépenses qui se rattachent à ce bureau, et il exprimait l'avis qu'à l'instar des autres pays, le Canada fût prié d'augmenter sa quote-part de trois cents pour cent.

M. CAMPBELL: A quoi sert ce bureau?

L'hon. M. ROBB: A compiler les tarifs internationaux, à recueillir des renseignements et à les distribuer aux nations.

(Le crédit est adopté.)

Commissaires du commerce et agents-commerciaux, y compris les traitements, les dépenses casuelles et les dépenses diverses concernant le développement et l'extension du commerce canadien, $280,000.

L'hon. M. STEVENS: Bien que cet item ne représente pas la somme la plus élevée, il est peut-être le plus important de tous ceux qui figurent au budget de l'honorable ministre. L'heure est si avancée qu'il y a lieu d'hésiter à présenter la moindre observation.

L'hon. M. ROBB: L'honorable député désirerait-il que cet article fût réservé?

L'hon. M. STEVENS: Je ne tiens pas à retarder l'adoption des crédits, et si le ministre daignait réserver celui-ci, nous pourrions peut-être aborder un sujet moins important.

L'hon. M. ROBB: J'y consens.

(Le crédit est réservé.)

Inspection du gaz et de l'électricité, $176,330.

L'hon. M. STEVENS: Vu que la dépense diminue, le ministre nous dira peut-être pourquoi le coût de ce service augmente.

L'hon. M. ROBB: C'est entièrement le résultat de l'augmentation des appointements autorisée par la loi.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce que la plupart des appointements des employés du département ne sont pas compris dans le chapitre de l'administration civile?

L'hon. M. ROBB: Non; nous avons les employés du dehors.

L'hon. M. STEVENS: Cette somme est destinée aux inspecteurs?

L'hon. M. ROBB: Oui, aux inspecteurs dans toute l'étendue du pays.

L'hon. M. STEVENS: Autrement dit, ce crédit comprend les appointements des inspecteurs du dehors, leurs frais de déplacement, etc.?

L'hon. M. ROBB: En effet.

L'hon. M. STEVENS: Et le montant est plus fort par suite de l'augmentation des appointements de ces inspecteurs?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: L'Etat exige quelque chose pour cette inspection, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROBB: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: La recette provenant de cette source est-elle considérable?

L'hon. M. ROBB: Oui, ce service se solde par un surplus. La recette dépasse la dépense.

(Le crédit est adopté.)

Impression des publications parlementaires et départementales, y compris les frais de traduction, $200,000.

L'hon. M. STEVENS: Il y a une forte augmentation, et j'aimerais que le ministre l'explique. Nous dira-t-il aussi quels sont ceux qui reçoivent cette somme; c'est-à-dire, est-elle simplement remise à l'Imprimerie, ou quelle partie de la somme va ailleurs? Ce crédit embrasse-t-il les publications du bureau de la statistique et, dans ce cas, y a-t-il une diminution d'autant dans les autres services par suite du fusionnement des différentes divisions de la statistique?

L'hon. M. ROBB: Je ne saurais répondre au pied levé relativement au fusionnement, mais toute cette somme est payée à notre Imprimerie. Mon honorable ami doit se souvenir qu'avant l'an dernier, ce travail était exécuté par les différents départements et que lorsqu'il a été confié au service des impressions, nous avons conjecturé quel en serait le coût et que nous nous sommes trompés dans nos calculs. Par conséquent, il nous faut demander une somme suffisante pour les dépenses de l'année.

M. CHAPLIN: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. ROBB: Je regrette de ne pas avoir ce renseignement sous la main.

M. JOHNSON (Moosejaw): Anciennement, a dit le ministre, ces impressions étaient exécutées dans divers départements. Nous dira-t-il s'il a effectué des économies en réunissant toutes les impressions dans un seul département?

L'hon. M. ROBB: Tel était l'objet du fusionnement. Nous serons en état de le dire, lorsque tous les rapports seront complets.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre ne cherchant pas à justifier le gouvernement précédent, je ne saurais permettre à mon honorable ami (M. Johnson) de répandre, avec son habileté ordinaire, l'idée que sa question voile en partie. Ce fusionnement a été entrepris il y a longtemps par l'ancien ministère dans le dessein de réaliser des économies, et il était en très bonne voie. J'ai demandé au ministre s'il pouvait prouver que d'autres départements ne faisaient par eux-mêmes quelques-unes des dépenses qui, en apparence et à n'en pas douter, ont été imputées à celui-ci. Il a répondu qu'il ne possédait pas ce renseignement. Il ne serait pas juste, à mes yeux, de laisser croire au comité que l'ancien ministère n'a pas affectué ces économies. Je ne veux pas toujours chanter la même antienne, mais mon honorable ami a été un peu trop habile en posant sa question de cette manière.

M. JOHNSON (Moosejaw): J'ai une autre question à faire au sujet de ce crédit, et je tiens à affirmer au député de Vancouver-Centre (M. Stevens) qu'il m'a attribué un dessein que je ne nourrissais pas. J'aurais plutôt cru que cet article du budget était plus important que la réputation d'un parti.

Je désirerais savoir si ces publications gouvernementales sont réellement nécessaires? Je parle d'après les observations que j'ai faites pendant plusieurs années, et il me semble que, par le passé, quel qu'ait été le parti au pouvoir, certaines parties du pays ont reçu une surabondance de publications inutiles. Je crois que ces publications ont certaines valeurs; mais elles n'en ont qu'en autant qu'elles tombent entre les mains de ceux qui les lisent. Les demande-t-on, ou le ministère les distribue-t-il indistinctement?

L'hon. M. ROBB: On les demande, et la liste postale est revisée périodiquement. Nous envoyons des cartes postales demandant à ceux qui ont reçu ces rapports s'ils désirent continuer à les recevoir. Les noms de ceux qui ne répondent pas sont biffés de la liste après un certain temps, et la liste est revisée de temps à autre.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami de Moosejaw (M. Johnson) a soulevé une question assez importante. Je suppose qu'en qualité de député parlementaire, l'on reçoive un généreux approvisionnement de ces publications. Je crois pouvoir parler au nom de la moyenne de la députation, et dire que la moitié de ces imprimés, qui sont publiés par le Gouvernement et envoyés à chaque député, sont pratiquement inutiles. Nous ne les regardons pas; nous ne les ouvrons pas; nous les jetons au panier à papier de rebut un instant après les avoir reçus. Je regrette de dire que je sais par expérience que plusieurs maisons commerciales qui les reçoivent agissent de même La liste postale pourrait être réduite de beaucoup. Il y a cinq ou six ans, la quan-

tité d'impression inutile qui se faisait au pays était exorbitante, et nous avons entrepris de remédier à cet état de choses Non seulement, avons-nous réduit le nombre des imprimés, mais nous avons réduit aussi de beaucoup la liste postale. Je crois que le ministre rendrait grand service s'il voulait voir à ce que l'on réduise encore cette liste de même que le nombre de publications. En ce qui me concerne, et je crois qu'il en est ainsi de tous mes honorables amis des législatures locales du Dominion, nous pourrions très bien nous passer de la moitié de ces publications que l'on nous envoie, et économiser ainsi de l'argent. Si donc le ministre veut bien prendre cette question en considération, il rendrait un grand service, je crois.

L'hon. M. ROBB: Je puis en donner l'assurance à mon honorable ami en ce qui concerne mon propre ministère. Je ne saurais être responsable des autres ministères.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait des travaux.

(La séance est levée à 10 heures et 35 minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mercredi le 3 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

M. J. HANEY — ADJUDICATION DE TRAVAUX

M. CHURCH demande:

1. Quels contrats, s'il en est, M. J. Haney, de Toronto, ou la compagnie dont il est président, ont-ils eus avec le gouvernement du Canada, pendant les années 1898 et 1899, ou vers ce temps, pour la construction de la Passe du Nid-de-Corbeau?
2. Des soumissions avaient-elles été demandées pour ce travail?
3. Combien lui a-t-on payé pour ces contrats?
4. Combien lui a-t-on payé pour suppléments afférant à ses contrats?
5. Quelles autres entreprises a-t-il faites pour le gouvernement du Canada pendant les années 1896 à 1911, et combien a-t-il reçu au total pendant ces années susdites?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Aucun.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

5. Département des Chemins de fer et des Canaux: En 1900, Michel J. Haney a eu l'entreprise du pont Hillsborough à Charlottetown, I. P.-E., pour laquelle il lui a été versé la somme de $1,231,125.29. Plusieurs autres entreprises furent adjugées pendant la période en question à la maison dans laquelle M. Haney est intéressé. Toutefois, il est impossible de dire la part qui est revenue à M. Haney personnellement dans ces entreprises.

Département des Travaux publics: Port-Stanley, Ont., $207,650; Port-Burwell, Ont., $8,880.55; quai, Depot-Harbour, Ont., $219,303.17.

LES PENSIONS DE VIEILLESSE

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu copie d'une résolution adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise le 1er décembre 1921, laquelle déclare qu'au cours d'une conférence entre les gouvernements du Canada et de la Colombie-Anglaise, le gouvernement fédéral accepta la responsabilité de l'établissement et de l'administration des lois touchant les pensions des mères, les pensions du vieil âge, et autres affaires relatives à l'amélioration des conditions sociales?
2. Dans l'affirmative, quels étaient les termes de la convention?
3. Doit-on présenter au cours de la présente session une proposition législative qui lui donnera vigueur et établira les pensions du vieil âge au Canada?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Le gouvernement fédéral a reçu, le 12 décembre, copie d'une résolution adoptée par l'Assemblée législative de la Colombie-Anglaise le 2 décembre dernier. Cette résolution fait allusion à une conférence qui se serait tenue à Ottawa en 1919 entre les représentants du gouvernement du Dominion et les gouvernements provinciaux touchant la création et la mise en vigueur de lois accordant des pensions aux mères, aux vieillards et autres problèmes relatifs à l'amélioration des conditions sociales. Les représentants de la Colombie-Anglaise auraient compris à cette conférence que le gouvernement du Dominion prenait la responsabilité pleine et entière de faire adopter des lois relatives aux pensions des vieillards. La résolution de l'assemblée législative endossait le principe des pensions aux vieillards et appelait l'attention des autorités fédérales sur l'avantage d'adopter des lois en ce sens.

A la conférence nationale industrielle qui s'est tenue en 1919 entre les représentants du Dominion, ceux des provinces, des patrons et des ouvriers on a adopté à l'unanimité une résolution favorisant la formation d'un bureau ou de bureaux dans

le but d'étudier les sujets d'assurance d'Etat contre le chômage, la maladie, les infirmités et la vieillesse. Le texte de cette résolution se trouve dans le rapport publié par la conférence nationale industrielle. Néanmoins, le rapport publié ne fait aucune allusion à une conférence séparée entre le Dominion et les ministres provinciaux touchant les sujets dont parle la résolution de l'Asemblée législative de la Colombie-Anglaise et il n'existe rien aux bureau du Conseil privé qui se rapporte à ce sujet. Conséquemment, il est à présumer que les discussions qui peuvent avoir eu lieu entre les ministres fédéraux et provinciaux sur ces questions n'avaient rien de formel.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

COMPAGNIE D'ALUMINIUM D'AMÉRIQUE

M. DESLAURIERS demande:

1. La *Aluminum Company of America*, de Massena, N.-Y., qui exploite l'énergie électrique des Cèdres, paye-t-elle une patente pour exporter l'électricité en territoire américain?
2. Dans l'affirmative, quel est le montant de cette patente, et depuis quand la paye-t-elle?
3. Dans la négative, pourquoi n'est-elle pas tenue de payer patente en vertu de la loi fédérale 6-7 Edouard VII, chapitre 16?
4. Pourquoi cette compagnie a-t-elle dans le passé été dispensée de payer une taxe d'exportation?

L'hon. M. ROBB (ministre du Commerce):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Seules les compagnies qui exportent de la force motrice du Canada tombent sous le coup de la loi.

LA RÉCLAME AU SUJET DES TARIFS

M. COOTE demande:

Combien les chemins de fer appartenant au gouvernement du Canada ont-ils payé pour la campagne de publicité de presse sur les tarifs conduite par l'Association canadienne des chemins de fer, au cours des deux dernières années?

L'hon. M. GRAHAM (au nom du ministre des Chemins de fer): $31,328.92.

STÉNOGRAPHES ET MESSAGERS

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Est-il vrai que les sténographes et les messagers de la Chambre des communes reçoivent la même échelle de salaires?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de reviser les appointements selon l'importance des fonctions exercées?
3. Dans l'affirmative, quand?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. Certains sténographes récemment nommés et célibataires reçoivent les mêmes appointements que d'anciens messagers mariés et depuis longtemps au service.

2 et 3. Ces questions sont à l'étude.

PREMIER CONTINGENT CANADIEN

M. CHURCH demande:

1. Quel était l'effectif total du premier contingent canadien à traverser la mer pour la grande guerre.
2. Combien d'hommes, approximativement, avaient préalablement reçu l'entraînement de la milice du Canada, et combien ne l'avait pas reçu?

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice):

1. 30,808 (ceci ne comprend pas le régiment de Terre-Neuve, le régiment de Lincoln et le régiment Royal Canadien qui ont été aux Bermudes).

2. Approximativement 92 p. 100 des hommes du premier contingent avaient reçu une formation militaire préalable. On ne peut savoir le nombre exact tant qu'on n'aura pas complété le décompte par le système Hollerith.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

M. RINFRET demande:

1. Quel a été le chiffre total du commerce du Canada au cours de l'exercice 1876-77, et quel a été le chiffre des exportations et celui des importations?
2. Quel a été le chiffre total du commerce du Canada au cours de l'exercice 1921-22, et quel a été le chiffre des exportations, et celui des importations?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes et de l'Accise):

1. Pour l'exercice 1876-77:

Montant des importations destinées à la consommation	$ 94,126,394
Montant des exportations en produits canadiens	68,030,546
Montant des exportations en produits étrangers	7,111,108
Commerce total	$169,268,048

2. Exercice 1921-22:

Montant des importations destinées à la consommation	$ 747,762,984
Montant des exportations en produits canadiens	740,240,680
Montant des exportations en produits étrangers	13,686,329
Commerce total	$1,501,689,993

AMÉLIORATIONS AU CANAL DE LA TRENT

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quelles sommes le gouvernement fédéral a-t-il dépensées pour la construction et l'amé-

lioration du canal de la Trent depuis le commencement de sa construction?

2. Quelles sommes ont été dépensées pour ces fins, chaque année, de 1921 à 1922, inclusivement?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $20,702,514.80, dont $18,849,361.11 en travaux neufs et $1,853,153.69 en travaux d'amélioration.

2. Au cours des exercices terminés le 31 mars:

1911	$ 1,744,942 25
1912	1,820,590 32
1913	1,204,105 73
1914	1,177,596 67
1915	1,058,566 35
1916	1,027,519 03
1917	624,441 78
1918	613,980 85
1919	412,507 25
1920	1,077,251 36
1921	690,197 13
1922	673,261 15
Total	$12,124,959 87

Sur ce total, $10,889,863.51 ont été consacrés aux travaux neufs et $1,235,-096.36 aux travaux d'amélioration.

AMÉLIORATIONS AU CANAL WELLAND

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quel est le total des sommes que le gouvernement fédéral a dépensées pour la construction et l'amélioration du canal Welland depuis le commencement des travaux de construction?

2. Quelles sommes ont été dépensées aux mêmes fins dans les exercices financiers terminés le 31 mars 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920 et 1921, respectivement?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1.

Le canal Welland actuel	$29,399,405 93
Pour le canal maritime (en construction)	30,787,977 90
Total	$60,187,383 83

2. Au cours des exercices terminés le 31 mars:

1913	$ 305,571 34
1914	1,071,733 68
1915	4,147,533 84
1916	4,978,030 64
1917	3,532,546 21
1918	1,262,136 94
1919	1,868,239 01
1920	3,631,289 81
1921	5,192,629 41
1922	5,593,580 97
Total	$31,583,291 85

Dans ce total figurent $203,005.60 pour travaux neufs sur le canal actuel et $719,509.50 pour travaux d'amélioration. Le reste, soit $30,660,776.75, a été consacré au creusement du canal maritime de Welland.

LES "POTLATCH" INDIENS

M. LADNER demande:

1. Le ministre des Affaires inddiennes a-t-il demandé un rapport à la société anthropologique sur la coutume indienne des "potlatch" (festins)?

2. Certains Indiens de la Colombie-Anglaise avaient-ils été renvoyés à la société anthropologique pour présenter leur défense à la suite des "potlatch" auxquelle ils avaient pris part?

3. Le rapport de cette société a-t-il été fait?

4. Dans l'affirmative, est-il favorable à la coutume, et favorise-t-il ou recommande-t-il quelque modification à la loi des Indiens, pour permettre à ces derniers de continuer quelques-unes de leurs pratiques du "potlatch"?

5. Y a-t-il eu plus de cinquante condamnations d'Indiens depuis six mois en Colombie-Anglaise pour participation à des "potlatch"? Dans la négative, combien de condamnations?

6. Y a-t-il actuellement vingt-trois Indiens en prison pour participation à des "potlatch"?

7. Y a-t-il au département des Affaires indiennes des pétitions d'Indiens de la Colombie-Anglaise demandant une commission pour s'enquérir des cérémonies du "potlatch"?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur):

7. Le département des Indiens a demandé à la division anthropologique du département des Mines un rapport sur les potlatch.

2. Non.

3. Oui, par la division anthropologique.

4. Le rapport ne contient pas de recommandations au sujet de cette affaire.

5. Il y a eu cinquante condamnations.

6. Non; quatre subissent des peines; le département de la Justice considère la mise en liberté de trois d'entre eux.

7. Oui.

L'AGENT EN CHEF DU TRAFIC DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quel est l'agent en chef du trafic à la commission des chemins de fer, Ottawa?

2. Quand a-t-il été nommé à ces fonctions?

3. Quels sont ses appointements?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Par suite du décès de M. James Hardwell, agent en chef du trafic de la commission, la position est actuellement vacante.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

TARIFS DE PÉAGE DU PONT VICTORIA

M. ARCHAMBAULT demande:

Quels ont été les revenus provenant des tarifs de péage de toute catégorie (excepté les tarifs de chemin de fer du Grand-Tronc), sur le pont Victoria entre Montréal et Saint-Lambert, en 1921?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et Canaux): $117,446.65.

PONT DE L'ÎLE PERROT

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Comme le pont du canal de l'île Perrot n'est pas un pont interprovincial, pourquoi un crédit de $50,000 est-il inscrit dans le budget de 1922-23 pour la construction de ce pont?

2. Cette somme de $50,000 est-elle la seule somme que le gouvernement fédéral s'est engagé à payer pour cette construction?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Le pont en question se trouve sur la route interprovinciale en construction entre les provinces d'Ontario et de Québec, qui traverse l'écluse du canal à Sainte-Anne, ce qui oblige le département des Chemins de fer et Canaux à participer à une partie de la dépense. Le gouvernement de Québec a consenti à contribuer pour une somme de $600,000 et le département des Chemins de fer et Canaux pour $150,000; ce dernier aux conditions suivantes:

1. Que les plans et la construction du pont projeté et plus particulièrement le tablier de la bascule soient soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef.

2. Qu'après l'achèvement des travaux, l'opération et l'entretien du tablier de la bascule soient à charge du département.

3. Que pas moins d'un quart du montant perçu pour les péages soit remis au département.

2. Non, c'est le premier versement sur le paiements consenti de $150,000.

LE COMMERCE DES NARCOTIQUES

M. ARCHAMBAULT demande:

Copie de tous documents, papiers, correspondance et rapports échangés directement entre le département de la Santé public du Canada et J.-A. Foisy, la *Dominion Drug and Chemical Company*, la *Northern Drug Chemical, Ltd.*, de Montréal, relativement aux rapports sur les narcotiques dans les années 1919, 1920 et 1921, et surtout relativement aux rapports de la Gendarmerie à cheval.

L'hon. H. S. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats): Je conseille à mon honorable ami de Chambly et Verchères (M. Archambault) de ne pas insister, parce qu'on ne considère pas qu'il soit opportun, dans l'intérêt public de faire connaître les rapports de la gendarmerie à cheval qui ont trait au trafic des narcotiques. En attendant, si l'honorable député désire quelques renseignements sur le sujet, il peut venir au département et on les mettra à sa disposition.

[L'hon. M. Kennedy.]

M. ARCHAMBAULT: Je consens à retirer ma demande.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À ASSURER LA PROTECTION DES OUVRIERS CONTRE LES MALADIES PROFESSIONNELLES

M. DESLAURIERS (texte) propose la résolution suivante:

Attendu qu'une loi existe déjà pour la protection de l'ouvrier contre les accidents du travail, il est désirable d'établir au même degré une protection contre les maladies de métier, autant que le gouvernement est intéressé.

Et il ajoutait: Monsieur l'Orateur, il existe déjà au Canada et dans presque tous les pays civilisés, une législation de nature à protéger le travailleur contre les accidents survenus dans l'exercice de son travail et à l'occasion de son travail, dans l'industrie du bâtiment, les usines, manufactures, chantiers, entreprises de transport, de chargement et de déchargement, magasins publics, mines, carrières et tout établissement où l'on produit des matières explosibles et partout où l'on utilise une machine mue par un moteur quelconque; cette législation donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité dont l'importance et la nature sont déterminées.

Je suis d'opinion que le cas d'un individu frappé d'incapacité de travail, ou de décès, par des maladies dites professionnelles, devrait bénéficier sinon de la législation contre les accidents du travail, du moins d'une législation analogue. Cette législation s'appliquerait, non pas à toutes les maladies en général, mais à certaines maladies propres à certaines industries qui déciment quelquefois les ouvriers qui y sont employés, qui causent des chômages fréquents, dont le caractère est parfaitement connu et qui méritent bien leur titre de maladies professionnelles.

A l'ouverture du congrès des accidents du travail, en Suisse, tenu à Berne en 1891, le conseiller Numa Droz s'exprimait ainsi: "Il existe une connexité évidente entre la question des accidents du travail et les autres questions ouvrières. Celle des accidents du travail, si l'on y fait entrer, à juste titre, les maladies professionnelles, forme le centre et le nœud de la législation ouvrière."

Depuis, les vues de M. le conseiller Numa Droz sont passées dans la législation suisse

et les maladies professionnelles y engagent la responsabilité industrielle; elles donnent lieu à des indemnités, soit qu'il en résulte un simple chômage, soit qu'il en résulte un décès, et ces indemnités sont parfaitement déterminées.

Le mot accident a une portée générale, très certainement, quand on l'emploie à propos d'une incapacité de travail, de blessures survenues à l'ouvrier dans son travail ou à l'occasion de son travail. Un accident, c'est l'acte par lequel certaines parties du corps humain sont affectées ou détruites sous l'empire d'événements imprévus. Le corps humain, ou aucune de ses parties, peut être la cause d'incapacité de travail ou de décès, instantanément ou non, par l'entremise d'un agent morbide quelconque et dans tous les cas l'employeur devrait être responsable vis-à-vis de la victime. Toute cause morbide, peu importe la dénomination de cet agent,—qu'on le nomme courroie, poulie, dynamo, ascenseur, phosphore, cuivre, plomb, mercure, etc., le nom n'y fait rien,—toute cause morbide qui engendre l'incapacité de travail ou le décès dans un temps quelconque, en altérant ou en détruisant le corps humain, dans mon opinion devrait donner lieu à des indemnités soit qu'il en résulte un simple chômage, soit qu'il en résulte un décès.

Prenons pour exemple un travailleur se blessant au travail ou se fracturant un membre; si par la suite le tétanos ou la gangrène couche l'individu dans sa tombe, il y a responsabilité à la charge de l'employeur. Que le dénouement prenne cinq jours ou des mois à se produire, cela n'empêche pas la réclamation d'être fondée, car une partie ou plusieurs parties du corps humain ont été altérées puis détruites en un certain temps, entraînant l'incapacité de travail ou le décès par un agent morbide qui est le traumatisme, d'abord, et, par la suite, les complications dans le domaine général de l'économie.

Considérons maintenant certains cas de maladies professionnelles dont l'existence est parfaitement connue. Les ouvriers qui fabriquent les allumettes chimiques ou les pièces pyrotechniques—et ils sont nombreux—sont exposés dans leur travail à différents accidents. Il y a quelquefois inflammation et explosion des matières qui servent à la préparation des allumettes et il peut en résulter des brûlures; dans ce cas il n'y a pas de doute que la responsabilité de l'employeur est engagée comme propriétaire de l'usine. A côté des dangers qui présenteraient le caractère d'accidents, qui peuvent résulter, pour les ouvriers dans les fabriques d'allumettes chimiques, de certaines manipulations, il y en a un autre beaucoup plus grave. C'est une maladie qui a reçu un nom des ouvriers eux-mêmes: le mal chimique, et que la science appelle: la nécrose. Elle consiste dans l'altération profonde des os de la face et des mâchoires, conduisant à l'incapacité du travail et très souvent à la mort. Cette maladie n'atteint pas tous les ouvriers en général; elle n'en atteint que quelques-uns, et c'est précisément pour cette raison qu'on peut dire que ceux-là ont été victimes d'un accident qui tient précisément au danger spécial de l'industrie qu'ils exercent, du travail qu'on leur fait faire. Cette maladie est due aux vapeurs phosphorées qui se dégagent du phosphore ordinaire—le seul qui détermine ces dangers, car il n'en est pas ainsi du phosphore amorphe ou d'autres substances. L'emploi du phosphore ordinaire a été prohibé par le gouvernement français, en 1889, dans les fabriques d'allumettes, grâce aux efforts du docteur David et de M. Truillot, parce qu'il était reconnu que cette forme de produit engendrait la nécrose. Plus tard, n'ayant pas réussi à faire respecter cette interdiction, on a essayé d'en diminuer le danger par toutes sortes de précautions, tellement on reconnaissait à cette maladie son caractère bien professionnel, tenant à la nature des substances que l'ouvrier est obligé de manipuler et dont il respire les émanations. On a dû amender la loi de façon à obliger les fabricants d'allumettes chimiques à faire examiner leurs employés tous les mois au lieu de tous les six mois, sur la recommandation de M. Brouardel et du comité d'hygiène publique. Il est évident que la précaution de soumettre ainsi les ouvriers à des visites mensuelles rigoureuses, afin de savoir s'ils n'ont pas dans ce court délai contracté une maladie qu'on ne contracte pas ailleurs en général, indique bien qu'il s'agit d'une maladie tout à fait spéciale tenant à la profession. Il serait donc juste et nécessaire de faire profiter l'ouvrier, exposé à ce danger permanent auquel il ne peut échapper, de la protection qu'accorde la loi des accidents du travai. A la suite de ces visites, le médecin de l'établissement, selon les constatations qu'il fait sur les ouvriers, prescrit un chômage d'une certaine durée, ou leur renvoi, s'il le juge nécessaire. Une des premières prescriptions est l'extraction des dents, opération chirurgicale que comporte la maladie. Mais ce à quoi je m'arrête parce

que c'est ce qui m'intéresse le plus, c'est à ce fait que l'ouvrier cesse tout travail et subit un chômage dont il n'est point le juge, qui lui est imposé par le médecin de l'établissement. Ce chômage s'exerçait en France aux dépens de l'ouvrier lorsque monsieur le député Fairé et plusieurs de ses collègues obtinrent que pendant le chômage l'ouvrier condamné ainsi à l'inaction soit traité comme victime d'un accident professionnel et touche intégralement le salaire de sa journée dans les fabriques d'allumettes chimiques.

En 1888, M. Félix Faure reconnaissait cette nécessité de protéger l'ouvrier contre les maladies dites professionnelles, lorsqu'il répondait à M. Gabriel Raspail, proposant une mesure à cet effet. Il disait que ce qu'il demandait était juste, mais qu'il croyait que cette loi regardait peut-être plus le ministère de l'Hygiène que le ministère du Travail. Maintenant que nous avons à Ottawa un ministère de la Santé et un ministère du Travail, ne leur serait-il pas possible d'imiter un peu l'exemple de la Suisse et de la France au sujet des maladies professionnelles? Bien que les maladies profesionnelles concernent la santé, je crois que cette question devrait relever du ministère du Travail. Comme pour les accidents du travail, il s'agit là de réparer dans la mesure du possible les dommages causés à l'ouvrier, soit à raison des machines dont il se sert, soit à raison des substances qu'il manipule.

L'industrie des verriers, où l'ouvrier exerce son métier à une température parfois de 400 degrés, ce qui l'a fait surnommer la viande à feu, engendre incontestablement la maladie professionnelle. Combien de fois un travailleur sous ce feu intense n'est-il pas foudroyé par une congestion cérébrale déterminant un décès, une apoplexie, laissant comme conséquence la paralysie. Que de misérables passent à nos bureaux couverts d'éruptions cutanées, conséquence de l'altération de leur sang par la respiration du gaz d'éclairage abondant dans ces usines. Combien d'entre nous avons rencontré de ces individus souffrant de dilatation énorme des joues, parfois dépassant le maxillaire inférieur d'au delà d'un pouce, causée par l'effort continu d'un souffleur, ce qui leur fait dire qu'ils ont des joues cassées—et il en est de même de leurs poumons. Lorsque nous constatons par les statistiques que 26 pour 100 de ces travailleurs souffrent de cataractes à 40 ans, dues au feu ardent qu'ils affrontent continuellement, lorsqu'on sait que dans ces industries, par calcul, pour économiser le charbon, on souffle de la vapeur d'eau sur les feux, projetant ainsi sur le travailleur des émanations de gaz et de soufre qui les empoisonnent, est-il possible de nier le caractère professionnel de ces maladies?

Une des industries les plus répandues dans tous les pays et qui est la plus désastreuse par la maladie professionnelle qu'elle développe, c'est l'industrie textile. Nous avons là un personnel emprisonné dans des établissements dont l'aération est absolument nulle, dont l'atmosphère, dans le département des cardeurs et des peigneurs, est chargée de poussières de coton ou de lin que l'ouvrier ou l'ouvrière respire continuellement, remplissant ses poumons de ces poussières insolubles. Cette industrie exige une atmosphère humide et surchauffée parfois à 35 degrés, comme dans les manufactures de laine. L'ouvrier ou l'ouvrière travaille toute la journée dans la vapeur, portant des habits humides, les pieds mouillés continuellement, obligé de laisser l'usine par tous les temps, dans un pays comme le nôtre, l'automne et l'hiver, à l'heure des repas et une fois sa journée finie, s'exposant aux réactions les plus dangereuses. La classe qui fréquente ces usines est très pauvre parce qu'on lui paie un salaire de famine qui l'empêche de se loger confortablement, de se vêtir convenablement et de se nourrir substantiellement; aussi, les ravages de la tuberculose chez elle sont exorbitants. Si nous consultons les statistiques des industries textiles de Lille nous constatons que 25 pour 100 de ceux qui travaillent dans ces industries contractent la tuberculose.

Chez les caoutchoutiers combien d'intoxication pouvons-nous relever par le sulfure de carbone, dont l'influence sur le cerveau est telle qu'elle peut produire l'aliénation mentale temporaire et parfois permanente, mais qu'elle laisse toujours sur le système nerveux une dégénérescence marquée. Dans le procédé de vulcanisation, le chlorure de soufre affecte fortement les voies respiratoires, parfois jusqu'à la suffocation, laissant dans les poumons une désorganisation des plus délétères. Nous n'avons qu'à nous rappeler la triste expérience de nos soldats victimes des gaz asphyxiants sur les champs de bataille pour avoir une idée de ce que cela peut faire sur l'économie d'un travailleur dans un département de vulcanisation du caoutchouc.

Les aiguiseurs, les polisseurs d'armes, d'outillage, de métaux, sur meules d'émeri ou de grès, de silicate, les tailleurs de verre, absorbent des poussières de cuivre qui, au contact des acides de l'économie, produi-

[M. Deslauriers.]

sent le sulfate de cuivre, poison très énergique. Les poussières d'émeri, de silicate, qui s'échappent des meules, s'incrustent dans les poumons de ces travailleurs, produisant la destruction du tissu pulmonaire, au point qu'un député de la Chambre française, M. le Docteur Armand Desprès, déclarait un jour sur le parquet de la Chambre qu'un jeune homme qui entrait à ces usines à l'âge de 15 ans, à 30 ans mourait de phtisie et que les statistiques révélaient que 8 sur 10 avaient le même sort.

Je pourrais citer encore plusieurs exemples pour prouver qu'il existe des maladies professionnelles causant l'incapacité de travail et la mort; je crois en avoir apporté suffisamment pour les besoins de ma thèse. La loi naturelle est là pour nous défendre, pour des raisons de gain ou autres, de porter atteinte à la vie de nos semblables, par des conditions de vie, de travail, telles que celles que j'ai mentionnées. Nous n'avons pas le droit de rendre notre semblable aveugle ou de l'empoisonner pour édifier une fortune au dépens de sa santé.

Pourquoi n'aurait-on pas le même souci, pour l'homme qu'on emploie, que le propriétaire a pour son cheval qui se blesse ou tombe malade à son travail? N'est-il pas vrai qu'il lui paie, en outre des soins personnels qu'il lui donne, les services d'un médecin vétérinaire, qu'il lui procure des médicaments et une nourriture plus plantureuse? Quel contraste pour l'homme! Un travailleur n'ayant que sa journée pour vivre tombe-t-il malade, victime de son travail, l'employeur l'abandonne, son salaire est retranché, il n'a ni médecin, ni médicaments; c'est la misère, et bien souvent il perd sa place. Et il ne nous serait pas permis, quand la maladie est causée par la nature de son travail, de croire que cet homme a droit à quelques égards pour lui-même et pour sa famille? Il y a là, dans mon opinion, un non-sens et il appartient à tout représentant de comté industriel de chercher à faire disparaître cette anomalie, s'il ne veut voir plus tard son passé parlementaire se lever contre lui et s'il ne veut être accusé d'égoïsme et d'indifférence par ses commettants.

Il est assurément fort curieux, à y bien penser, de voir chez nous et ailleurs ces élans nationaux d'humanité et de philantropie au sujet de la mortalité infantile, que je déplore moi-même. Des hérauts, des femmes même jettent le cri d'alarme à l'année; du haut des chaires de vérité on en parle, on déplore ce fléau national; la profession médicale fournit son contingent d'apôtres; on multiplie les dispensaires, la littérature, les organisations, les bons conseils des conférenciers, les sacrifices, pour enrayer ce fléau; tout cela je l'admets est digne de la cause. Mais après tout, tout ce zèle n'est dépensé que pour faire face à des effets malheureux, il faut bien le concéder, qui découlent de causes multiples, dont les principales sont d'abord l'atavisme, l'hérédité, la misère, la pauvreté. Commençons par protéger la jeune fille qui travaille dans nos usines et qui demain sera mère; protégeons l'homme à son travail, surtout le père de famille, pour lui permettre d'apporter régulièrement le confort et le nécessaire à son foyer, au lieu de léguer à la société des jeunes femmes anémiées, malades, épuisées dans les filatures, les buanderies, les caoutchouteries et de leur donner comme époux des hommes intoxiqués, empoisonnés, procurant à leur famille des salaires insuffisants par suite de fréquents chômages, et la mortalité infantile sera un problème résolu.

Comment! Il n'y aurait pas un mot dans la loi pour rendre justice aux réclamations d'un ouvrier qui viendrait vous dire: je suis entré en parfaite santé à l'usine, je n'étais sujet à aucune maladie, je n'avais pas le moindre germe de la maladie qui m'atteint aujourd'hui et qui, sur 50 ou 60 malades, au témoignage des médecins, occasionne 20 décès et plus? Lorsqu'un ouvrier viendra vous dire: "Je suis entré dans cette fabrique et au bout de quatre ou cinq ans j'ai commencé à ressentir les atteintes du mal; je souffre d'une maladie qui me réduit au chômage", ou lorsque les enfants viendront vous dire: "Vous avez fait mourir notre père avant l'âge; il est reconnu par la science médicale et les statistiques que son genre d'ouvrage est la cause de son décès"; lorsqu'ils viendront réclamer une indemnité, est-ce qu'il ne sera pas bien difficile de méconnaître que cet ouvrier a été victime d'un véritable accident professionnel?

Je ne vois pas beaucoup de différence, à mon point de vue, entre les risques qu'un ouvrier peut courir dans un atelier par suite d'une explosion du matériel qu'il manipule, ou par l'intoxication par le même matériel, soit par émanations aspirées ou absorption d'une autre façon qui, en peu de temps, peut causer une incapacité de travail ou un décès.

Quel était le but à atteindre en proposant une loi sur les accidents du travail? Le législateur a voulu venir au secours de l'ouvrier, il a voulu le protéger contre sa négligence, son insouciance du danger. Il ne s'est pas préoccupé de savoir si le

patron avait commis une faute ou une négligence; il n'a demandé qu'une seule condition pour que la loi soit appliquée. Il a posé le principe, et je crois qu'il faut en faire une application complète, que là où il y avait un danger dans les conditions inhérentes à l'industrie elle-même, naissant des conditions où elle s'exerce, et occasionnant une incapacité de travail, c'était l'industrie qui devait prendre à sa charge le dommage causé et le réparer.

En partant de ce principe posé et mis en pratique au Canada, on doit admettre les maladies professionnelles au rang des accidents, et au même degré. Nous devons une réparation aux ouvriers qui ont été frappés par une explosion dans une mine ou dans une usine. Nous en devons une de même nature, calculée de la même façon, à l'ouvrier frappé, dans une usine de produits chimiques ou autres, par la maladie professionnelle qui l'a rendu impropre au travail et qui, quelquefois, peut le conduire à la mort.

Je crois qu'il y a entre les deux cas une identité absolue et complète et qu'il est temps de dire avec Waldeck-Rousseau, le père de l'organisation syndicale en France: "En avant, marchons, courons, mais faisons un pas."

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je n'ai pu, je l'avoue, saisir tout ce que mon honorable ami (M. Deslauriers) a fait valoir à l'appui de sa résolution; mais dans la mesure où il désire voir le gouvernement fédéral s'occuper du bien de ses employés, tant sous le rapport de la maladie que sous celui des accidents, j'approuve sans réserve l'objet qu'il se propose. Sa motion, cependant, est conçue de manière à embrasser plus que cela, car elle fait allusion à une loi qui existe déjà, à une loi provinciale et non fédérale. Sans poser ici la question de savoir s'il convient que la Chambre discute une loi provinciale, il me paraît utile de faire voir, avant que l'honorable député demande la mise aux voix de son projet de résolution, quel peut être l'effet de cette circonstance. La résolution est ainsi conçue:

Attendu qu'une loi existe déjà pour la protection de l'ouvrier contre les accidents du travail, il est désirable d'établir au même degré une protection contre les maladies de métier, autant que le gouvernement est intéressé.

Les lois des indemnités ouvrières, la Chambre le sait, ont été établies par les législatures provinciales, et celles-ci sauront sans doute faire en sorte que l'assurance sociale embrasse la maladie aussi bien que les accidents. Mais il ne convient pas que la Chambre des communes dicte aux provinces la ligne de conduite qu'elles devraient suivre à cet égard. A mon avis, le dernier membre de phrase—"autant que le Gouvernement est intéressé" — indique que la pensée de mon honorable ami porte uniquement sur les personnes qui sont à l'emploi du gouvernement fédéral. Je le répète, pour ce qui est des employés de l'Etat, on peut très légitimement se demander s'il n'y a pas lieu de les protéger contre la maladie contractée dans l'accomplissement de leurs devoirs aussi bien que contre les accidents, et j'approuve entièrement l'objet du projet de résolution à cet égard; mais en ce qu'il comporte une expression d'opinion sur ce que les législatures provinciales devraient faire, je suis d'avis que la Chambre n'en doit pas pousser plus loin l'examen.

L'honorable député me paraît avoir atteint son but en accompagnant d'un solide discours le dépôt de son projet de résolution et en formulant des arguments que chacun pourra lire en se reportant au compte rendu du débat.

M. l'ORATEUR: Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Deslauriers) désire retirer sa motion?

M. DESLAURIERS: Oui.

(La motion est retirée).

RENVOI D'UN PROJET DE RÉSOLUTION CONCERNANT LES EMPLOYÉS DU GRAND-TRONC

M. BOYS propose un projet de résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis que le Gouvernement devrait voir à restaurer les droits de pension et le status de tous les employés et ex-employés du chemin de fer du Grand-Tronc qui en furent privés par suite de leur participation à la grève déclarée sur le réseau en 1910, afin que tous puissent assurer leurs justes droits selon les conditions et le véritable esprit du règlement fait par les parties.

—En mon absence, le 10 avril, le premier ministre a dit en parlant de cette motion:

Il n'y a aucune nécessité de présenter cette résolution, d'autant plus que le Gouvernement a déjà fait des démarches aux fins proposées. Le Gouvernement s'en occupe afin de remédier sans délai à une injustice de longue durée: si nous ne pouvons obtenir le résultat voulu par des négociations, alors le Gouvernement légiférera en sorte qu'il soit remédié à l'injustice qui a été commise envers les employés du Grand-Tronc, lesquels ont été impliqués dans la grève de 1910, parce que les conditions du règlement n'avaient pas été remplies.

J'ai lu avec beaucoup de plaisir et d'intérêt les observations du chef de l'exécu-

tif, et, vu les commentaires qu'il a faits en cette circonstance, je ne tiens nullement à demander l'adoption immédiate de cette motion. Tout de même, je serais reconnaissant à mon honorable ami de me donner l'occasion plus tard, durant la session, si, par hasard, les négociations n'aboutissaient pas ou qu'un projet de loi n'était pas déposé, de traiter cette motion. Je m'y intéresse vivement, ainsi que le cabinet, je n'en doute pas. Nous semblons d'accord, et si le premier ministre veut bien me promettre de donner son attention à cette affaire, j'en serai très heureux. Fort de cette assurance, je proposerais le renvoi du débat sur cette motion.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Non seulement je me rends avec plaisir aux vœux de mon honorable ami, mais si les négociations ne réussissaient pas et si l'exécutif se voyait obligé d'étudier la question du dépôt d'un projet de loi, j'aiderai l'honorable député à faire adopter sa résolution.

M. BOYS: Je suis parfaitement satisfait de la déclaration du premier ministre et je propose le renvoi du débat.

(La discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

LA PERTE DU CON REIN

M. MACDONALD (Pictou) demande:

Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents touchant la requête de la *Eastern La Have Transportation Company, Limited*, et autres, au Secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures, et de toutes les communications et réponse du gouvernement des Etats-Unis touchant cette requête et les faits qu'elle dévoile.

Le but de cette motion est d'appeler l'attention de la Chambre sur une affaire qui, bien que d'importance locale à l'origine, est devenue d'intérêt national vu qu'elle démontre une situation anormale, aujourd'hui, dans le pays. L'an dernier, le 29 août, un vaisseau du port de La Have, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, a été coulé près de l'île Block, dans l'état du Rhode-Island, par un sous-marin américain. Le ministère de la marine des Etats-Unis a fait une enquête sur cette collision. Son rapport montre que le lieutenant John H. Hanes, de la marine des Etats-Unis, officier commandant du sous-marin américain, le K-4, est responsable de la collision entre ce sous-marin et le *Con Rein* goélette à trois mâts.

On m'a appris que, en vertu des lois des Etats-Unis, les propriétaires des vaisseaux ne pouvaient pas, et ne peuvent pas aujourd'hui, intenter directement devant les tribunaux une poursuite contre le gouvernement des Etats-Unis en réclamation de dommages pour la perte du vaisseau. Ils ont donc adressé une requête au premier ministre, comme secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, afin qu'il prie le gouvernement américain de les indemniser de cette perte. Cette requête a suivi le canal ordinaire, et, je n'en doute pas, a été présentée au gouvernement des Etats-Unis. J'en ignore le résultat.

Les faits sont tellement clairs que la responsabilité de la collision est indubitable. Je prie le Gouvernement de faire tout en son pouvoir auprès du gouvernement des Etats-Unis pour que cette réclamation soit réglée immédiatement. Cependant, cette affaire montre bien la situation anormale dans laquelle se trouve le Canada touchant des questions qui intéressent les citoyens canadiens aux Etats-Unis. Afin que l'on prenne une décision dans une affaire comme celle-là, il est du devoir du cabinet canadien de s'entendre avec le gouvernement des Etats-Unis par l'intermédiaire de l'ambasadeur anglais à Washington.

Il me semble qu'il devrait y avoir une méthode plus directe de protéger les intérêts du peuple canadien dans la république américaine que ces moyens diplomatiques qui ont été mis à notre disposition, c'est-à-dire, par l'entremise de l'ambassade anglaise. Je sais qu'au cours des sessions précédentes, alors que je n'ai pas eu l'honneur d'être présent, l'on a discuté la question de représentation à Washington, et je comprends qu'il a été annoncé que la politique de l'ancien gouvernement était de nommer un représentant à Washington. Jusqu'à maintenant, aucune nomination n'a été faite. Je ferais remarquer à la Chambre que maintes questions importantes qui surviennent à chaque instant entre les Etats-Unis et le Canada, étant donné le voisinage de ces pays et qui intéressent les Canadiens, exigent une attention toute spéciale; il est donc dans l'intérêt du pays que nous soyons représentés par l'un des nôtres à Washington. En parcourant les rapports de la dernière conférence impériale, j'ai compris que le gouvernement britannique ne s'objectait nullement à la nomination de ce représentant, qui, naturellement, travaillerait conjointement avec l'ambassadeur anglais, et sous sa direction. Si nous considérons les conséquences énormes pour le Canada des nombreuses modifications tarifaires que le Congrès amé-

ricain fait de temps à autres, la législation de tout genre qu'il adopte, ainsi que les mille et un autre moyens d'action de nature à intéresser le Canada dont disposent les Etats-Unis, et qui viennent à l'esprit en passant, nous devons forcément en conclure qu'il faudrait un représentant à Washington.

Le cas suivant explique la position particulièrement étrange dans laquelle se trouvent les Canadiens. Un navire a fait naufrage à cause de la négligence d'un officier de la marine américaine, cependant les propriétaires n'ont aucun recours contre le gouvernement américain devant les tribunaux américains, et s'ils demandent les services de notre Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, ils constatent qu'au lieu de pouvoir négocier directement avec le gouvernement américain, notre Secrétaire est obligé de passer par l'ambassadeur anglais. Comme celui-ci a naturellement à s'occuper des nombreux problèmes relatifs aux deux pays, et étant donnés les délais caractéristiques de l'échange de communications entre gouvernements, il est très probable qu'une question comme celle-ci sera différée indéfiniment; tandis que si nous avions un représentant canadien à Washington, il pourrait discuter aussitôt cette question avec le département américain compétent et en obtenir un prompt règlement. Il doit survenir des cas où des compatriotes de toutes les parties du Canada sont exposés à souffrir d'actes se produisant aux Etats-Unis et je crois — bien que je n'aie pas mentionné cette proposition dans ma résolution — que la Chambre ferait bien d'étudier la question de la nomination prochaine d'un représentant canadien à Washington. L'injustice dont les propriétaires de ce navire ont eu à souffrir à cause du retard inévitable dans l'obtention d'un règlement de leurs réclamations, et la position étrange dans laquelle se trouve les intéressés, prouvent clairement, à mon sens, qu'il est nécessaire de faire la nomination en question.

L'hon. CH. MARCIL: Monsieur l'Orateur, il y a environ quinze ans, j'avais l'honneur d'accompagner une députation d'Ottawa afin d'assister à une réunion de la *North American Lumbermans' Association*. Nous avons eu l'honneur d'être reçu par le président des Etats-Unis, feu Théodore Roosevelt, et il nous dit, ainsi que je me souviens, que les relations entre les Etats-Unis et le Canada devenaient tellement importantes que l'ancien système de négociations entre les deux pays par l'entremise du bureau colonial ne suffisait plus du tout, et qu'il faudrait que le Canada eut au moins un représentant qui réside à Washington. Le président répéta cette assertion à plusieurs personnes de notre députation, et nous l'avons remercié du compliment qu'il décernait ainsi à l'importance croissante du Canada. J'étais de son avis à ce moment, et je le suis encore. J'ai eu l'avantage d'entendre discuter cette question assez souvent en Chambre, et il me semble étrange, — et il en est ainsi de tous ceux qui s'en sont quelque peu occupés, — de voir, lorsque nous allons à Washington, que de petites républiques insignifiantes y soient représentées par un ministre résident, ou un consul général, tandis que ce pays important qu'est le Canada et qui a de si nombreuses relations avec les Etats-Unis, n'y a pas de représentant direct. Je partage de tout cœur l'avis de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), et j'espère que l'un des actes remarquables du Gouvernement sera la nomination d'un représentant permanent à Washington, afin d'accroître autant que possible et aussitôt que possible nos relations avec la grande république voisine.

M. DUFF: Je tiens, monsieur l'Orateur, à appuyer la demande de l'honorable représentant de Pictou que le gouvernement fédéral prenne des mesures en vue d'obtenir le règlement de l'affaire dont il parle. Bien que le montant en jeu ne soit pas très considérable, si l'on tient compte qu'aujourd'hui l'on ne parle que de millions et que l'on dépense sans compter, il se peut que les fonctionnaires de l'Etat ne rendent pas compte de la perte que subissent les personnes qui y sont directement intéressées. La compagnie en question fait affaire, dans mon propre comté, et elle est connue sous le nom de "Eastern La Have Transportation Company, Limited". Elle possédait un navire le *Con Rein*, faisant du cabotage entre certains ports de la Nouvelle-Ecosse et ceux de New-York et d'autres grandes villes des Etats-Unis. Au temps que l'accident se produisit, au mois d'août dernier, le navire déchargeait, dans le port de New-York, une cargaison de bois marchand, et à titre de cargaison de retour, il prenait du charbon anthracite destinée à Charlottetown, I. P.-E. A son voyage de retour, en descendant le détroit, ce navire fut accosté par un sous-marin américain. A l'enquête à laquelle participèrent huit officiers de la marine des Etats-Unis, contitués en tribunal, il fut établi d'une façon concluante, que les

officiers du sous-marin étaient en faute. Non seulement les propriétaires ont perdu leur navire dont on portait la valeur à $70,000, mais ceux de la cargaison subirent une perte complète, et les membres de l'équipage perdirent aussi tous leurs effets personnels.

Les propriétaires du navire soumirent le cas au gouvernement canadien par l'intermédiaire de leurs avocats, et je crois savoir que le département des Affaires étrangères s'est occupé de l'affaire. Toutefois, vu la lenteur habituelle des grandes administrations, non seulement au Canada, mais encore aux Etats-Unis, j'insiste auprès du Gouvernement sur la nécessité d'obtenir, le plus tôt possible, du gouvernement des Etats-Unis, qu'il prenne bientôt des mesures destinées à assurer le règlement des réclamations des propriétaires intéressés. Je suis certain qu'après avoir entendu les observations de l'honorable député de Pictou, le Gouvernement fera tout en son pouvoir pour atteindre ce résultat.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement ne sera que trop heureux d'étudier, sans retard aucun, la question comme l'entend mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). Rien ne s'oppose à l'adoption de la motion présentement soumise à la Chambre.

Quant à la question plus vaste de la représentation directe du Canada à Washington, elle est actuellement à l'étude.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION POUR L'ENCOURAGEMENT DES COURSES INTERNATIONALES EN HAUTE MER

M. DUFF propose une résolution ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis qu'il est à propos, afin d'encourager la construction maritime et les pêcheries, de donner toute l'assistance possible en vue de l'encouragement et du maintien de courses en eau profonde entre les bateaux pêcheurs canadiens de haute mer et ceux d'autres nations.

Monsieur l'Orateur, cette résolution va me permettre de débattre deux questions, l'encouragement qu'on devrait donner à l'industrie de la construction maritime et l'aide qu'on devrait prêter à l'industrie de la pêche.

Il est parfaitement reconnu, monsieur l'Orateur, que la construction maritime est une industrie qui remonte aux époques les plus reculées de l'histoire. Le premier navire qui vogua sur la haute mer fut l'arche de Noé, cela ne date pas d'hier. Mais vous le savez, monsieur l'Orateur, Noé avait été prévenu, par révélation, de l'approche du déluge et reçut ordre de se préparer en conséquence, en construisant l'arche destinée à l'abriter, lui et les siens. Ce bateau, qui n'était peut-être pas aussi bien aménagé que nos navires modernes, ne suffit pas moins à la fin à laquelle il était destiné, et après un certain nombre de jours passés sur la mer orageuse, il finit par s'échouer sur le mont Ararat.

M. McMASTER: Faisaient-ils la pêche?

M. DUFF: Non. Ceux qu'il portait ne faisaient pas la pêche. L'histoire de la Grèce et de Carthage nous apprend que les vaisseaux de cette époque n'étaient pas uniquement destinés au commerce, mais encore moins à la pêche. A une époque plus rapprochée de notre ère, les œuvres de Kingsley, de Stevenson et d'autres encore, sont remplies de récits portant sur l'évolution de la construction maritime, surtout dans la vieille Europe et aux Etats-Unis. Avant l'emploi de la vapeur, quand les vaisseaux ne marchaient qu'à la voile, tous les pays rivalisaient de zèle entre eux pour construire des navires qui feraient des traversées dans le plus court temps possible. Nous nous rappelons que des navires ayant mis à la voile dans des ports anglais ont doublé le Cap Horne et celui de Bonne Espérance et se sont rendus jusqu'à l'Inde, l'Australie, la Nouvelle-Angleterre, ou jusqu'à des ports du littoral du Pacifique. Ils portaient des marchandises fabriquées en Grande-Bretagne et ils rapportaient de l'Inde les épices de ce pays, de la Chine, les thés qu'on y récoltait et, de l'Australie, le bois et d'autres produits. Ces récits sont très captivants, surtout pour ceux qui s'intéressent à la navigation. Non seulement ces vaisseaux portaient de précieuses cargaisons, mais il existait entre eux une rude compétition et parfois leurs propriétaires offraient aux commandants de ces navires un prix pour les engager à faire le voyage le plus rapidement possible. C'était la course entre vaisseaux anglais et vaisseaux américains. Si je ne craignais de retenir la Chambre trop longtemps, je pourrais citer beaucoup d'autres exemples pour montrer combien on s'intéressait à la construction maritime dans ce temps-là, pour faciliter le transport des produits indigènes dans les pays éloignés.

Ce que je veux essayer de démontrer cet après-midi, c'est le rapport qui existe entre la construction de navires destinés au transport des produits du sol et de la mer à l'étranger et une certaine question d'in-

térêt international qui, d'après moi, mérite l'attention de la Chambre.

En 1854, un bateau pilote de New-York, portant le nom de *America*, fut emmené en Angleterre pour participer à une course à laquelle tout le monde là-bas portait beaucoup d'intérêt. Dans cette course qui eut lieu au large de l'île de Wight et à laquelle la reine Victoria assistait, l'*America* réussit à vaincre le voilier anglais qui courait avec lui, et ce qu'on appelle la coupe internationale fut transportée d'Angleterre en Amérique. Depuis ce temps-là plusieurs tentatives furent faites pour enlever cette coupe aux Américains et la ramener en Grande-Bretagne. Plusieurs bateaux furent construits pour cela: lord Dunraven, grand yachtman d'Angleterre, prit part plusieurs fois à la course qui avait lieu au large du port de New-York; mais toujours le bateau américain sortit vainqueur et la coupe est constamment restée la propriété du New York Yacht Club. Sir Thomas Lipton est venu lui aussi, d'abord avec le *Shamrock I*, qui courut avec le *Vigilant*, si je ne me trompe. Plus tard, avec le *Shamrock II* et le *Shamrock III* il tenta vainement d'enlever la coupe au club américain. D'après moi, cette compétition entre voiliers est une chose qui devrait intéresser les Canadiens.

Il y a quatre ans, au cours d'un discours à l'assemblée annuelle des pêcheurs de Nouvelle-Ecosse, j'avais suggéré qu'on fit une course de bateaux de pêche. A la suite de cela, certaines personnes d'Halifax et d'autres qui s'étaient intéressés au projet, décidèrent d'organiser ces courses qu'on appelle les courses de pêcheurs. En effet, en 1920, au large du port d'Halifax, sept ou huit goélettes, bateaux de 100 tonneaux qui avaient été construits pour la pêche et qui y étaient employés déjà, prirent part à une course qui fit le bonheur de ceux qui y assistèrent. Le vainqueur fut le *Delawana*. Des Américains qui étaient venus de Gloucester et de Boston et qui s'intéressaient aux courses entre voiliers aussi bien qu'à la pêche, suggérèrent une course entre le *Delawana* et une autre goélette nommée *Esperanto*. Je n'ai pas besoin de raconter les détails de cette course qui eut lieu au large d'Halifax, car tout le monde au pays en a entendu parler. Une coupe, la coupe internationale, avait été offerte au vainqueur par un journal d'Halifax. Ce fut la goélette américaine qui eut le dessus et qui emporta la coupe à Gloucester. L'an dernier les pêcheurs et les commerçants de Nouvelle-Ecosse, en vue de regagner la coupe, construisirent plusieurs voiliers qui prirent part à la course qui eut lieu l'automne dernier. Plusieurs nouvelles goélettes firent leur apparition, et je dois dire, en passant, qu'une des conditions de la course c'est que les concurrents doivent avoir fait la pêche l'été précédent. La course de 1920 eut pour effet d'activer la construction des bateaux en Nouvelle-Ecosse. L'automne dernier on vit la goélette américaine *Elsie* courir avec le *Bluenose* construit dans ma propre ville pour disputer la coupe internationale. Je suis heureux de dire que le *Bluenose*, sorti des chantiers de MM. Smith et Ruland, gagna les deux épreuves et la coupe revint à la Nouvelle-Ecosse. A la suite d'un arrangement conclu par un comité international composé de gens de Nouvelle-Ecosse, de Boston et de Gloucester, la coupe sera défendue cette année par une goélette néo-écossaise dans la baie de Massachusetts. Autrement dit, nous devrons emmener notre bateau dans cette baie au lieu de concourir dans les eaux canadiennes. Deux nouvelles goélettes ont été construites pour prendre part aux épreuves éliminatoires, afin de voir si elles sont plus rapides que le *Bluenose*; les Américains en ont fait autant de leur côté. D'après nous, ce n'est pas seulement une question d'intérêt local; cela n'intéresse pas qu'une seule province, mais bien le pays tout entier puisque ceux qui vont aller là-bas à Gloucester iront comme représentants du Canada.

L'an dernier, quand le navire *Elsie* est venu de Gloucester, il n'est pas venu seul, mais bien accompagné d'un navire américain portant des représentants de diverses parties des Etats-Unis. Ainsi le président, par exemple, avait envoyé un représentant, l'état du Massachusetts en avait envoyé un, ainsi que la ville de Boston. Celle de Gloucester avait envoyé son maire. Quand nous irons, cette année, je demanderai au Gouvernement d'envoyer son représentant et je ferai la même demande au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Ceci n'est donc pas une question d'intérêt local, mais bien d'intérêt international; et cela ne touche pas seulement la province, ni le pays tout entier, mais aussi bien le peuple des Etats-Unis.

Voici la raison qui me fait appeler l'attention de la Chambre sur ce sujet. Etant donné qu'il s'agit d'une affaire internationale on ne peut pas s'attendre à ce que quelques personnes qui considèrent la chose seulement au point de vue de la course et des affaires en supportent tous les frais. Quand la course avait lieu dans les eaux de la province, cela ne coûtait pas très

cher et quelques personnes de la Nouvelle-Ecosse en payaient les frais, mais quand il s'agit de prendre part à la course dans la baie du Massachusetts cela signifie des frais additionnels et même, si les armateurs canadiens consentent à perdre leur navire dans la course ou en route et supporter la dépréciation que le navire doit subir dans la course, ils croient que le pays qui est intéresé tout entier dans cette affaire devrait contribuer au paiement des frais. Cette course qui se fait tous les ans encourage la construction maritime dans la Nouvelle-Ecosse et nous verrons plus de navires sur les mers portant les produits de la Nouvelle-Ecosse et du Canada dans toutes les parties du monde. C'est aussi très avantageux pour l'industrie des pêcheries qui, à mon avis, n'a pas été aidée comme elle aurait dû l'être. Si le Gouvernement s'intéresse à cette question et accorde un petit octroi d'argent, je crois que cela encouragera non seulement la construction maritime et que nous aurons plus de navires sur les mers et les grands bancs de Terre-Neuve qui en rapporteront les produits dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, mais cela améliorera aussi l'industrie de la pêche. Inutile de vous dire, monsieur l'Orateur, pourquoi cette industrie mérite d'être encouragée. La flotte de navires de pêche de la Nouvelle-Ecosse, qui est après tout la flotte de pêche de haute mer du Canada, représente une richesse pour le pays et le Gouvernement ne se tromperait pas en aidant ces courageux pêcheurs qui bravent les flots et risquent leur vie tous les jours sur la mer. Il est beau, monsieur l'Orateur—et je suis certain que vous partageriez mon avis si vous assistiez à ce spectacle, il est beau de voir environ cent vingt-cinq goélettes, jaugeant environ cent tonnes, hisser leur pavillon et se préparant à partir pour la pêche. Ils ne hissent pas leur pavillon tous les jours pour que le vent le déchire. Pour les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, leurs femmes et leurs amantes, le pavillon est un emblême et un symbole; c'est une chose sacrée. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ne veulent pas arborer le drapeau à tout bout de champ; ils ne s'en servent que dans des occasions spéciales. Quand les vaiseaux sont prêts à prendre la mer, les capitaines vont à la douane chercher leur permis et le drapeau est hissé au grand mât. C'est le signe que leur navire est prêt à partir pour un voyage d'aventure et que l'équipage est prêt à courir des risques que bien peu courent dans leurs occupations quotidiennes. Les pêcheurs de cette région ne discréditent pas le drapeau en le hissant tous les jours. Ils le réservent pour des occasions spéciales, quand ils partent pour les grands bancs, alors qu'ils s'en servent comme symbole pour montrer qu'ils vont parcourir les mers pendant deux ou trois mois. Et quand les navires reviennent, qu'on les aperçoit au large, très loin, nous grimpons sur les hauteurs avec des jumelles pour voir le drapeau flotter bravement au grand mât, puis à notre tour nous hissons le drapeau en signe de joie de leur retour et pour leur faire entendre que leurs familles se sont bien portées durant leur absence. Voilà pourquoi nous hissons le drapeau. C'est un magnifique spectacle, dis-je, de voir tous ces navires partir et revenir au port leur pavillon battant au vent.

Ces hommes méritent que le Gouvernement s'occupe d'eux. Si nous pouvons donner $1,000 aux grimpeurs alpins comme nous le faisons, et pour d'autres services moins méritoires, je crois que le Gouvernement en vue d'aider la construction maritime et de développer l'industrie des pêcheries au pays pourrait bien accorder un petit octroi. C'est une question qui intéresse tout le peuple du Canada. Je me souviens que l'an dernier, quand la course a eu lieu, nous recevions des demandes de nouvelles de tout le pays au sujet de cette course. Les bureaux de télégraphe ont été ouverts toute la nuit afin de donner des nouvelles de la course toutes les trois minutes.

J'estime donc que le Parlement devrait voter sans hésitation la misérable somme de $5,000 pour un objet aussi utile.

L'industrie de la pêche et de la construction des navires existe depuis longtemps en Nouvelle-Ecosse. On y révère la mémoire de Joseph Howe, un des plus grands hommes d'Etat que le Canada a produits. Quand il faisait partie du Parlement il a affirmé que dans quarante ans il y aurait un demi-million d'hommes engagés dans l'industrie de la pêche en Nouvelle-Ecosse. Ces prévisions n'ont pas été réalisées, mais il appartient au gouvernement libéral d'en favoriser autant que possible la réalisation. Joseph Howe a chanté ces ouvriers de la mer en des vers mémorables qui méritent, je crois, d'être consignés au hansard:

Though my craft may be small, she is snug and she's trim,
And her crew are accustomed to battle the wave,
They are cheerful of heart, and athletic of limb.
And follow the business their bold fathers gave.

Through the storm and the sleet of the winter we sail,
While the rich and the feeble on couches repose;
There is health in our toil, and a charm in the gale,
And our courage still rises the harder it blows.
Every harbor from Sable to Canso's a home,
Every depth from the Banks to St. Lawrence we've tried,
And we care not though round Labrador we may roam,
Or sweep on the strength of old Fundy's fierce tide.
Now wealth from the waves we draw forth with our lines.
And now with a cargo of produce we're stow'd,
Or having a full freight of coal from the mines,
We slowly sail on with our cumbersome load.
Then who would exchange the rough life that we lead,
Joint owners at sea, and free sons of the soil,
At the bidding of others to labour and bleed
With but little of pleasure to sweeten our toil.
We build our own shallops...

C'est ce qui se fait en Nouvelle-Ecosse. Chaque pêcheur, pour ainsi dire, engagé sur ces bateaux de pêche, a une part d'intérêt dans l'entreprise.

We build our own shallops, we rear our own crew,
And life has for us sweet endearment in store,
For though luxury's fetters our souls never knew,
Bright eyes bid us welcome when peril is o'er.

Ce sont de beaux sentiments. Je n'ai presque rien à y ajouter. Je dirai toutefois que la construction des bateaux en Nouvelle-Ecosse mérite d'être encouragée.

Durant la guerre, nous avons construit tous les vaisseaux qui nous ont été demandés par le Gouvernement, mais les conditions ne sont plus les mêmes. Les affrétements diminuent, et si l'on ne vient en aide à l'industrie de la construction, j'ai bien peur que celle-ci disparaisse pour quelques années.

Je conclus en faisant de nouveau appel au Gouvernement pour qu'il inscrive au budget supplémentaire la somme de cinq mille piastres destinées à encourager l'industrie de la construction des bateaux et l'industrie de la pêche, afin qu'un plus grand nombre de bateaux de pêche aillent au loin porter les produits de cette industrie et en rapportent les objets de consommation utilisés dans tout le pays.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): La Chambre offrira sans doute ses félicitations à notre honorable collègue de Lunenburg (M. Duff) pour les renseignements qu'il lui a communiqués. J'ai entendu avec infiniment de satisfaction notre ami affirmer que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ont soutenu avantageusement la concurrence de leurs rivaux américains. Ses paroles éloquentes ont soulevé mon émotion.

Si, comme l'assure l'honorable membre, l'aide pécuniaire de l'Etat aurait pour effet de restaurer l'industrie de la pêche et celle de la construction maritime, certes on ne saurait les leur refuser. J'ignore si l'on pourrait donner "toute l'aide possible", suivant l'expression de notre collègue. C'est beaucoup dire, sans doute. Je n'ai pas encore étudié la question suffisamment pour me convaincre d'intervenir à présent, mais je puis promettre à notre ami que je vais m'en occuper sérieusement, et à cet effet je proposerai le renvoi afin de me réserver l'occasion de communiquer à l'honorable député la décision du Gouvernement.

(La suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF À L'IMMIGRATION

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 16), déposé par M. Woodsworth, tendant à modifier la loi sur l'immigration.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Lors de la discussion générale de ce projet de loi, le Gouvernement a exprimé l'avis qu'il serait peut-être préférable d'en renvoyer l'examen à un comité spécial.

Après avoir pris quelques renseignements dans différents groupes de la Chambre j'ai appris qu'un des groupes avait soulevé des objections au renvoi du bill à un comité spécial et on a pensé qu'il était préférable de le discuter en comité général. Le Gouvernement n'a pas d'objection à ce que le bill se discute en comité général pour voir le progrès que nous pouvons faire et je suis porté à croire, étant donnée la nature compliquée du bill, qu'il y aurait avantage à suivre la première idée et à l'envoyer à un comité spécial.

M. WOODSWORTH: L'idée du premier ministre de faire examiner le bill par un comité moins nombreux me satisfait entièrement si elle reçoit l'approbation de la Chambre. Je reconnais la difficulté qui existe de traiter en comité général les questions compliquées que le bill comporte. Je ne sais pas au juste quel est en ce moment l'ordre de la procédure.

L'hon. MACKENZIE KING: L'ordre est de procéder en comité général et nous verrons ce que nous pourrons faire.

M. WOODSWORTH: Pour que nous puissions discuter d'une façon intelligente le premier paragraphe, il est nécessaire de donner brièvement un aperçu de ce l'on propose dans ce bill. Lors de la deuxième lecture, on n'a pas discuté la question parce que l'on pensait renvoyer le bill à un comité moins nombreux. L'effet de l'amendement à la loi de l'immigration est réellement de priver un grand nombre de notre population du droit d'être jugé par un jury —et cela est très grave. Il n'est pas nécessaire que je rappelle les revendications du peuple anglais depuis l'époque de la Grande Charte et de la Déclaration des droits jusqu'à l'institution du jury. Ce grand document, la Grande Charte, a eu pour effet de restreindre le pouvoir arbitraire des rois et des ministres, mais nous avons aujourd'hui dans cette législation introduite dans les statuts un retour, si je peux m'expliquer ainsi, à la condition qui existait avant l'époque de la Grande Charte. Il y a trois lois qui se tiennent presque. La première est la modification à la Loi d'immigration avec un sous-amendement, la deuxième est la Loi de la Naturalisation et la troisième est la modification au code criminel qui a été adoptée à la même époque. Ces trois lois se combinent l'une l'autre et ont pour effet de priver une partie considérable de la population du Canada, du droit d'être jugé par un jury.

Cette loi vise en premier lieu, non pas comme on pourrait se l'imaginer parce qu'elle est une loi d'immigration, l'entrée d'immigrants non désirables, mais plutôt à des gens qui sont déjà au Canada. Je prétends que si nous devons nous occuper des indésirables au Canada ou des gens qui ont commis des crimes au Canada, les dispositions qui les concernent ne devraient pas être comprises dans une loi d'immigrants. Permettez que je me répète. Cette loi n'est pas destinée à interdire à des gens l'entrée du pays mais elle concerne plutôt ceux qui sont déjà ici. On peut dire d'une façon générale qu'il y a quatre classes de population au Canada: la première composée des habitants nés au pays qui descendent d'Anglais, de Français ou d'une autre race, la deuxième comprenant les immigrants des Etats-Unis qui sont légalement des étrangers mais que nous considérons d'une façon très générale comme appartenant à la même classe que la nôtre; la troisième dans laquelle nous rangeons ceux que nous classons communément comme étrangers, qui parlent une autre langue que l'Anglais comme langue maternelle et qui viennent pour la plupart de différents pays d'Europe; et la quatrième composée de sujets nés Anglais qui appartiennent à la même race que nous, mais qui sont nés en Angleterre, en Ecosse, en Irlande ou dans d'autres pays britanniques. Aujourd'hui, en ma qualité de Canadien anglais de naissance, je voudrais faire appel à mes compatriotes Canadiens anglais ou français de naissance pour remédier aux désavantages dont souffrent au Canada les sujets nés en Angleterre, en raison de leur naissance en Grande-Bretagne. Telle est la situation qui existe aujourd'hui.

Je m'occuperai maintenant des différents articles du bill. Le premier a trait au domicile et on ne peut le comprendre que si nous nous souvenons que l'idée est de se débarrasser de certaines classes d'indésirables. Ces classes se trouvent énumérées dans les derniers articles de la loi; la première disposition interdit à quiconque classé plus tard comme indésirable d'obtenir un domicile au Canada. Ces gens peuvent venir au pays et y vivre pendant un certain temps, mais si on les déclare indésirables, c'est comme s'ils ne vivaient pas ici; leur demeure ici ne leur donne aucun droit quelconque, aucun droit d'être jugés par les cours du pays. Ils peuvent avoir vécu sans faire de mal, ils peuvent n'avoir pas de dossier criminel soit en Angleterre, soit dans ce pays, mais du moment qu'ils sont déclarés indésirables, le fait qu'ils ont vécu ici cesse complètement de valoir.

M. JACOBS: Ils sont déclarés non désirables, si j'ai bien compris, par les autorités du département de l'Immigration, et non pas par un tribunal.

M. WOODSWORTH: Exactement. C'est là le nœud de la question. Ils tombent absolument sous le coup de la loi de l'immigration. Or, je soutiens qu'avant de déclarer non désirable quelqu'un qui habite le Canada depuis un certain temps, la cause devrait être soumise à la décision d'un tribunal régulier au lieu d'être décidée par le département de l'Immigration ou n'importe quel autre ministère. Voilà pourquoi je tente un effort afin de faire modifier cet article en particulier. L'article 2 de la loi décrète que:

> De plus, nulle personne qui appartient aux catégories d'immigrants prohibés ou non désirables, au sens de l'article 41 de la présente loi, ne doit être capable d'acquérir le domicile au Canada.

Et le paragraphe (ii) de la dite loi est ainsi conçu:

Cesse d'avoir domicile au Canada, toute personne qui, aux termes de l'article 41 de la présente loi, appartient aux catégories d'immigrants prohibés ou non désirables.

Je citerai de plus une partie du paragraphe (iii) qui se lit comme suit:

Lorsqu'un citoyen du Canada, qui est sujet britannique par naturalisation, ou lorsqu'un citoyen britannique qui n'est pas né au Canada et qui y a son domicile, a demeuré pendant un an en dehors du Canada, il est présumé avoir perdu son domicile au Canada.

C'est-à-dire que, pour ne citer qu'un exemple, si un sujet britannique domicilié au Canada depuis plusieurs années retourne en Angleterre pour visiter ses parents et séjourne un an là-bas, à son retour au pays, il cesse d'avoir domicile au Canada et n'a plus le droit de subir un procès devant les tribunaux avant d'être déporté.

M. JACOBS: En dépit de sa qualité de sujet britannique?

M. WOODSWORTH: Elucidons un peu ce point. En dépit de son titre de sujet britannique, il se verrait privé de tous ses droits devant les tribunaux du pays. Voilà toute la question touchant le premier article du présent bill. Si la Chambre veut bien me le permettre, j'aimerais à examiner brièvement les autres articles, étant donné qu'ils se relient étroitement les uns aux autres. J'arrive au second article abrogeant les alinéas (n), (o) et (p) du paragraphe 6 du dit article—il y a une erreur typographique ici; on devrait lire l'article 3 au lieu de l'article 2. La modification apportée à la loi ajoute un certain nombre de catégories applicables aux immigrants, qui avaient été déclarés non désirables sous le régime de l'ancienne loi. L'objection réside surtout dans l'énumération qui suit:

Les personnes. . . (n) qui ne croient pas à un gouvernement organisé et s'y opposent. . . (o) Les personnes qui sont membres d'une, ou affiliées à une organisation qui préconise ou qui enseigne la non-croyance ou l'opposition à un gouvernement organisé.

Et:

(p) Les étrangers de nationalité ennemie ou les personnes qui ont été des étrangers de nationalité ennemie et qui étaient ou peuvent être internés dans toute partie des possessions de Sa Majesté, ou par tout allié de Sa Majesté, le ou après le onzième jour de novembre mil neuf cent dix-huit.

Pour tous, il est évident que je ne suis pas ici pour préconiser de quelque manière que ce soit la non-croyance à un gouvernement organisé. Je soutiens toutefois qu'on ne devrait pas laisser au département de l'Immigration la tâche de décider les questions de cette nature.

C'est là le nœud de la question et les tribunaux devraient être appelés à se prononcer de ce chef. Voilà l'aspect de la question que nous devons avoir constamment à l'esprit au cours du présent débat. Je me rends parfaitement compte qu'un bon nombre de gens se méprendront peut-être sur le sens de l'attitude que j'assume relativement à cette question. Il est si naturel pour quelqu'un de conclure: "N'est-ce pas raisonnable? Ne devrions-nous pas tenter d'exclure du sol canadien les gens qui ne croient pas à un gouvernement organisé?" J'admets volontiers la logique de ce raisonnement. Cependant, du moment que des immigrants viennent au Canada et élisent domicile ici, on ne devrait pas confier aux mains d'un fonctionnaire du département de l'Immigration ou de n'importe quel autre ministère, le pouvoir de dire à ces gens: "Vous avez élu domicile ici, c'est vrai, mais puisque vous ne croyez pas à un gouvernement organisé, vous serez exclus du pays sans que vous ayez la chance de subir un procès de ce chef devant les tribunaux canadiens." Plus que cela, l'alinéa (p), constitue une injustice criante à l'égard d'un bon nombre de nos concitoyens qui sont classés comme des étrangers de naturalité ennemie grâce à une simple formalité.

Je connais dans l'Ouest nombre de gens, qui sont venus des provinces autrichiennes limitrophes de la Russie, et où les armées de la Russie, et de l'Autriche se sont battues avec des alternatives de succès et de revers au début de la dernière guerre. Or, ils sont classés de ce seul fait parmi les étrangers de nationalité ennemie. Je proteste en passant contre l'énorme injustice dont ces pauvres gens sont les victimes. L'un de ces étrangers m'a déclaré ceci un jour: "Nous fûmes des ennemis de l'Autriche bien longtemps avant que l'Angleterre ait déclaré la guerre à ce pays; c'est pour échapper au joug autrichien que nous sommes venus nous établir au Canada". Le seul fait toutefois qu'ils sont nés en Autriche les classe parmi les étrangers de nationalité ennemie. L'article en question de la loi règle le cas de ces pauvres gens dont le plus grand nombre mènent une vie exemplaire et qui constituent peut-être la catégorie d'immigrants la plus utile au pays, puisqu'ils s'établissent sur nos terres. L'article et ainsi conçu:

Les étrangers de nationalité ennemie ou les personnes qui ont été des étrangers de nationa-

lité ennemie et qui étaient ou peuvent être internés le ou après le onzième jour de novembre mil neuf cent dix-huit.

Cette disposition vise donc un certain groupe en particulier et tend à lui nuire. En abordant maintenant l'étude de l'article 41, je tiens à faire remarquer que si mon bill est adopté, l'ancien article 41 ne sera pas par le fait même, aboli, mais que les articles inacceptables qu'on y a introduits il y a deux ans, en seront tout simplement retranchés. Cet article a trait aux immigrants non désirables et il dit que toute personne qui:

Par des paroles ou actions, crée ou tente de créer une émeute ou un désordre public en Canada, ou est notoirement connue pour appartenir ou est soupçonnée d'appartenir à quelque société ou organisation secrète qui extorque de l'argent à quelqu'un qui réside au Canada . . . . ou est un membre d'une organisation ou société affiliée qui ne croit pas ou s'oppose au gouvernement autorisé, sera considérée, pour les fins de la présente loi, comme appartenant aux catégories d'immigrants prohibés ou non désirables, et soumises à l'expulsion.

Nous voici en présence de la même difficulté. Toute la question de savoir si un immigrant est désirable ou ne l'est pas, ou s'il appartient ou non à des associations qui sont présumées enseigner des doctrines contraires au bien public du pays est laissée à la décision du ministère de l'Immigration. Nous agirions conformément à la véritable pratique suivie en Angleterre si nous nous bornions à condamner ceux qui ont agi ouvertement et laissions en liberté ceux qui se sont contentés de penser. Le Japon a adopté une loi contre les pensées dangereuses. Nous avons l'air de verser dans l'impérialisme autocratique du Japon en songeant à décider si tel ou tel sujet nourrit des pensées dangereuses. Il est admis, dans les pays britanniques qu'on peut penser ce que l'on voudra, pourvu qu'on ne nuise pas à ses concitoyens ou qu'on ne mette pas le pays en danger. Voilà qui est très raisonnable. Je m'oppose tout particulièrement à cette disposition de l'article 16:

Toute personne soupçonnée d'une infraction, sous le régime du présent article, peut être immédiatement arrêtée et détenue sans mandat par un fonctionnaire préposé à l'examen et à l'expulsion.

C'est aller plus loin que toute loi britannique peut aller. On agirait déjà avec assez de sévérité en arrêtant sans mandat un vrai coupable, mais dans le présent cas on peut arrêter sans mandat celui qui est seulement soupçonné, et l'expulser sans forme de procès, quand même il serait sujet britannique. C'est intolérable. L'article 17, modifié dans le même sens que l'autre, dit ceci:

Lorsqu'une personne autre qu'un citoyen canadien ou une personne domiciliée en Canada...

a fait tel ou tel acte. Voilà où l'article concerne les sujets britanniques de naissance. Ceux qui sont nés sujets d'une nation étrangère peuvent être protégés par un consul de leur pays, mais les sujets britanniques de naisance n'ont pas de domicile, et ils n'ont pas même de chance d'être naturalisés. Il est dit, dans une autre loi, dans la loi relative à la naturalisation, que l'on peut dénaturaliser à volonté un sujet naturalisé. Je n'ai pas présenté de mesure au sujet de cette loi, mais telle qu'elle a été modifiée en 1919, elle trouve parfaitement son application ici. La plupart d'entre nous n'ont pas songé qu'un sujet d'origine britannique doit être naturalisé s'il veut que les tribunaux de ce pays lui reconnaissent certains droits, mais il en est ainsi. On voit donc que cette disposition atteint quiconque est considéré comme non désirable. Le sujet d'origine britannique n'a pas de domicile, et s'il est naturalisé il peut être dénaturalisé.

Venons-en maintenant à la modification de l'amendement. Peu après avoir adopté cet amendement à la loi de l'immigration, on a jugé qu'il n'allait pas assez loin, qu'il ne répondait pas suffisamment aux exigences de l'époque et, par conséquent, on y a ajouté des restrictions. L'article 41, modifié de nouveau, contient, à l'égard des immigrants non désirables, cette disposition supplémentaire:

Quiconque, sans autorité légale, s'arroge des pouvoirs d'administration au Canada ou dans une partie du Canada...

—peut être déclaré non désirable. C'est-à-dire qu'un homme appartenant à une association qui s'adonne à une certaine œuvre susceptible d'être considérée comme étant plutôt du ressort du Gouvernement, peut être déclaré non désirable et expulsé sans qu'une autorité impartiale ait entendu sa cause. Je trouve, plus loin, cette autre disposition:

Toutefois, le présent article ne s'applique pas à une personne qui est sujet britannique pour être née au Canada ou s'y être fait naturaliser.

Voilà où surgit encore la difficulté engendrée par la question de naturalisation. La plupart des immigrants de nationalité britannique qui viennent s'établir au Canada prennent pour admis que nous allons leur reconnaître certains droits et que nos lois vont leur asurer une pleine mesure de protection.

Ils n'ont pas cru qu'il était nécessaire de se faire naturaliser; aussi cet article les met-il dans une situation beaucoup plus difficile et plus pénible que celle des immigrants qui ont vu le jour en Allemagne, en Autriche ou en Russie.

M. McMASTER: Dois-je comprendre que celui qui est né en Ecosse et qui vient ici est tenu de se faire naturaliser?

M. WOODSWORTH: Oui, avant qu'il puisse être protégé contre cette loi; autrement, il est exposé à la déportation.

M. JACOBS: Je pense que l'honorable député fait complètement erreur. Lorsqu'un individu a vu le jour en Ecosse, il est sujet britannique et il n'est aucunement tenu de se faire naturaliser.

M. WOODSWORTH: Oui; sans cela, il pourrait être chassé du pays.

M. JACOBS: C'est-à-dire, renvoyé en Ecosse.

M. WOODSWORTH: C'est là ma thèse; il n'a aucune chance. Cette condition a trait à quiconque est sujet britannique parce qu'il est né au Canada, ou parce qu'il y a été naturalisé. Or, l'Ecossais n'étant pas citoyen canadien par naissance, ni par naturalisation, il peut être expulsé aux termes de la présente loi.

M. JACOBS: C'est-à-dire que son titre de sujet britannique que lui a valu sa naissance en Ecosse ne lui sert de rien au Canada, d'après les prescriptions de cette loi.

M. WOODSWORTH: C'est bien cela. Le 2e paragraphe dispose que:

La preuve qu'une personne appartenait à une des catégories d'immigrants prohibées ou non désirables, ou qu'elle répondait à la description d'une de ces catégories au sens du présent article à toute époque depuis le quatrième jour de mai 1901, sera considérée comme une présomption qu'elle appartient encore à telle catégorie ou telles catégories prohibées.

Nous avons introduit ici une disposition qui a un effet rétroactif—s'il est établi qu'antérieurement au 4 mai 1910, une personne appartenait à l'une de ces catégories de mauvais sujets, il y a, au moins, une présomption qu'elle y appartient encore. Sans être avocat, j'ai toujours cru que l'un des principes fondamentaux de la loi anglaise est qu'un individu est censé innocent tant que sa culpabilité n'a pas été démontrée. Cette disposition prescrit que, s'il fait partie d'une certaine catégorie, il est présumé coupable. Il lui faut prouver qu'il n'a pas commis le "crime" qui consiste dans le présent cas, à appartenir à l'une des catégories de mauvais sujets dont il faisait partie quelques années auparavant.

Je ne crois pas nécessaire en ce moment de rien ajouter concernant le caractère injuste et anti-britannique de cette prescription. J'ai probablement fait ressortir qu'elle s'applique à des Anglais. Je désire aller un peu plus loin, car je crois que j'ai assez de sentiment britannique en moi pour penser que tout le monde devrait avoir une bonne chance en ce pays. A mon avis, l'Anglais de naissance ne demande pas plus de privilèges que les autres; ceux d'entre nous qui sont nés au Canada ne veulent pas de faveurs, et mon projet de loi a pour objet de donner à tous, Canadiens étrangers, des chances égales, de faire subir un procès en public à celui qui commettra un acte préjudiciable à la communauté et de l'expulser s'il est reconnu coupable—mais de le juger équitablement, au préalable.

Voilà, monsieur le président, aussi succinctement que possible, ce que demande le présent bill. Je ne conçois pas comment nous pourrions en venir à ces paragraphes sans avoir examiné la question dans son ensemble. Je cite de nouveau le premier article:

1. Est modifié le paragraphe un de l'article deux du chapitre vingt-cinq du Statut de 1919, Loi modifiant la loi de l'immigration, par l'abrogation de la partie de ce paragraphe à partir de la restriction dans l'alinéa (i) jusqu'à la fin dudit paragraphe.

(L'article est adopté.)

M. JACOBS: J'approuve cordialement ce projet et les remarques de l'honorable préopinant (M. Woodsworth), je puis dire que, comme le représentant de Brome (M. McMaster) et plusieurs autres députés, je m'étais opposé à l'adoption de la loi qu'on veut maintenant abroger, lorsqu'il a été question pour la première fois de l'inscrire dans nos statuts, il y a deux ans, alors que la Chambre semblait en proie à un état d'énervement causé par la longue guerre. Nous entretenions l'idée que nous pourrions régler ce problème des immigrants peu désirables beaucoup mieux en nous en rapportant à la décision des autorités de l'immigration, plutôt qu'aux cours de justice. Ni en ce temps-là, ni depuis, je n'ai rien vu qui aurait pu me faire renoncer à l'opinion que la bonne manière de régler ces cas-là, c'est de s'adresser au tribunal du district où se trouve la personne incriminée.

Monsieur le président, si j'éprouve quelque hésitation à parler sur ce qui touche à

l'immigration, c'est qu'il est en ce pays un élément dont je suis le seul représentant à la Chambre et que, lorsqu'il m'arrive d'appuyer un projet de la nature de celui-ci, certains journaux annoncent le lendemain que l'adoption n'en est réclamée que par une certaine catégorie de Juifs peu recommandables dont la manière de voir est traduite à la Chambre par le représentant de la division Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs). Je crains donc de rendre un mauvais service au député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) en appuyant son projet de loi, mon appui pouvant lui faire plus de mal que de bien. Je suis depuis quelque temps en butte à des attaques de ce genre que, à Montréal notamment, certaines gens se plaisent à diriger contre moi.

J'aimerais à mettre sous les yeux du comité un article qui a paru hier dans les colonnes du *Star*, de Montréal, et qui donnera une idée de l'opinion que l'on a en certains quartiers des immigrants venus de l'étranger. Cet article est publié sous ce titre:

On doit discuter au conseil municipal l'immigration étrangère et la criminalité qui en découle.

Au dire d'un personnage officiel, soixante pour cent des délits graves qui se commettent ici ont pour auteurs des étrangers.—On voudrait restreindre l'immigration.

Vient ensuite l'article:

Un comité spécial du conseil de ville discutera cet après-midi la question de l'immigration étrangère et de la criminalité qui en est la conséquence. L'échevin Trépanier présidera.

Ce nom de "Trépanier" est assez suggestif en ce qu'il éveille l'idée du besoin d'une opération chirurgicale, la trépanation.

Lecture sera donnée de lettres sur ce sujet venant de l'Union des municipalités canadiennes et de l'Association des marchands, et signalant le danger qu'il y a à laisser les étrangers s'établir librement dans les grandes villes.

Le directeur de l'Association des marchands, M. J. Fitzgerald, déclare dans une lettre que les criminels sont beaucoup trop facilement admis au Canada et qu'on se heurte à beaucoup trop d'obstacles lorsqu'il s'agit de les renvoyer une fois qu'ils sont entrés au pays.

"Je crois, dit M. Fitzgerald, que quatre-vingts pour cent...

C'est du moins ce qu'il croit.

Je crois, dit M. Fitzgerald, que quatre-vingts pour cent des actes criminels qui se commettent à Montréal ont pour auteurs des gens qui ne sont dans la ville que depuis quelques mois".

Il veut faire entendre par là, j'imagine, que leur penchant au crime est en raison inverse de la longueur de leur séjour au Canada, c'est-à-dire qu'ils ne se sentent portés à commettre des actes criminels que pendant les premiers mois qui suivent leur arrivée au pays.

L'article ajoute:

La police, lorsqu'il lui arrive de découvrir que de mauvais sujets se trouvent parmi nous, semble avoir les plus grandes peines à les faire chasser du pays.

Vient ensuite ce passage significatif.

Dans une lettre qu'il a écrite à l'échevin Trépanier...

On remarquera qu'il y a échange de correspondance entre Trépanier et Shibley dans le dessein d'influencer l'opinion.

...pour lui proposer d'agir de concert dans le mouvement tendant à restreindre l'immigration étrangère, le secrétaire trésorier de l'Union des municipalités canadiennes, M. A. D. Shibley, de Montréal...

Quel que soit ce personnage, je n'en ai jamais entendu parler.

...déclare avoir appris au poste central de la police que, l'an dernier, soixante pour cent au moins des actes criminels les plus graves, meurtres et vols à main armée, ont été commis par les étrangers, tandis que, eu égard à leur nombre, ils ne devraient figurer que dans la proportion de quinze pour cent.

Il leur reconnaît le droit de commettre quinze pour cent des actes criminels, mais pas davantage.

La destruction par l'incendie de bâtiments et de marchandises a aussi causé des pertes d'argent que l'on sait être attribuables aux étrangers, mais il est impossible, le plus souvent, de recueillir les preuves nécessaires, et chaque année la ville perd de ce chef plusieurs millions.

Voilà le genre de propagande auquel on se livre en certains quartiers.

A deux reprises déjà la Chambre s'est trouvée saisie de projets de lois semblables à celui dont il s'agit ici. Si je ne me trompe, le premier de ces projets avait pour parrain l'honorable M. Calder, alors titulaire du portefeuille de l'Immigration et de la Colonisation. Quand la guerre eut pris fin, le ministère dont il faisait partie jugea qu'il n'était plus besoin d'une loi aussi rigoureuse. Aux termes du projet Calder, le département de l'Immigration ne devait plus avoir à décider si tels ou tels immigrants étaient recommandables ou non. Après avoir été adopté sans opposition aucune à la Chambre, le bill alla échouer au Sénat. Plus tard, le chef actuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe) faisait adopter par la Chambre un projet de même nature qui, lui non plus, ne trouva pas grâce aux yeux du Sénat.

Je tiens donc à prévenir mon excellent ami de Winnipeg-Centre que l'adoption du présent projet de loi n'aura vraisemblablement pas lieu sans quelque opposi-

tion de la part du Sénat—de cette Chambre d'irresponsables, allais-je dire, mais il vaut mieux ne pas employer ce mot—de cette Chambre qui n'est pas responsable envers le peuple. Je puis cependant lui faire cette promesse: si la Chambre adopte le bill et que le Sénat le rejette, je ne cesserai de l'appuyer à chaque session jusqu'à ce qu'il finisse par l'emporter, parce qu'il me paraît marquer un pas dans la bonne voie. Cette mesure législative étant d'accord avec la tradition et la pratique anglaise, la Chambre devrait l'adopter d'une voix unanime.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Monsieur le président, je crois que la proposition du premier ministre touchant le projet dont est saisi le comité est juste, et j'ai vu avec plaisir que le parrain (M. Woodsworth) du projet de loi consentait à accepter cette proposition. Ce projet n'est pas long, mais il comporte l'étude de trente ou quarante articles et paragraphes compliqués de trois ou quatre lois distinctes du Parlement. Il serait impossible à un comité comme celui-ci, avec le peu de temps que nous avons à notre disposition, de prêter l'attention voulue aux questions importantes soulevées par le projet. J'ignorais que cette question serait présentée cet après-midi, mais j'ai jeté un coup d'œil sur ses diverses dispositions. . .

M. IRVINE: Je désirerais demander à l'honorable député combien de temps son ministère a pris à décréter cette loi en premier lieu? Il suggère que cette affaire demande beaucoup de recherches.

L'hon. M. GUTHRIE: Le projet a d'abord été examiné soigneusement avant sa présentation à la Chambre qui l'a étudié à fond durant la session où il a été adopté. A mon sens, il n'y a pas plus de quatre ou cinq membres du comité qui comprennent ce projet, et je pense que je serais moi-même parmi le grand nombre de ceux qui n'y entendent rien. Si ce projet doit être inscrit dans nos lois, il faut nécessairement que nous le comprenions et que nous en examinions convenablement les divers articles.

Le premier ministre a proposé de renvoyer l'affaire à un petit comité chargé de l'étudier sous tous ses aspects et d'en faire rapport à la Chambre. Le comité général ne pourra jamais considérer en entier les divers articles du projet. Mon honorable collègue, (M. Jacobs) qui a parlé en dernier, a voulu, jovialement comme d'habitude, amoindrir l'importance de cette question, je veux dire la classe d'immigrants que nous devons admettre au Canada. Mais c'est une question très difficile et fort sérieuse pour notre pays, et il ne faut pas la traiter à la légère.

Il se peut que la loi actuelle soit, sous certains rapports, trop arbitraire. Quant à moi, je comprends qu'elle a été adoptée à une période critique de notre histoire. Cette période a plus ou moins disparu, et il est bien possible qu'il y ait lieu de modifier la loi. Je n'ai pas eu le temps de me rendre exactement compte de la signification et de la portée du projet, pas plus que je n'ai pu découvrir quelle en serait la conséquence sur quelque autre loi si ce projet est adopté et mis en vigueur. Pour cette raison, je crois que l'auteur du projet ferait bien de proposer que le comité renvoie la suite de la discussion, avec l'entente que le projet est renvoyé à un comité spécial autorisé à faire une enquête sur cette question, et à en présenter un rapport aussitôt que possible.

L'hon. CH. MARCIL: Je trouve que nous avons là une question juridique. Je suis au courant de ce qui se passe à Montréal, et je sais qu'aucune partie du pays n'a reçu plus d'étrangers depuis une dizaine d'années. Nous sommes tous intéressés à protéger la situation du Canada et à rendre jutice à toutes les classes et à toutes les nationalités qui immigrent chez nous. Mais, à l'exemple de mon honorable ami de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie), et je suis en faveur de renvoyer l'affaire à un petit comité de membres en mesure de l'examiner soigneusement. Depuis quelques années, la presse de Montréal s'est plainte sans cesse,—à tort ou à raison, je l'ignore,—qu'un grand nombre d'actes criminels commis en cette ville ont eu pour auteurs les nouveaux immigrés au pays. Il s'agit de protéger les citoyens, non seulement de Montréal mais de tout le Canada, et le Gouvernement ferait bien de donner à ce sujet toute la considération voulue par l'intermédiaire d'un comité peu nombreux de membres compétents. J'appuie cette idée et j'espère que l'exécutif l'acceptera.

M. JACOBS: Tout ce que demande ce projet de loi, si je comprends bien, est que la loi redevienne telle qu'elle était avant 1919.

L'hon. M. GUTHRIE: Personne ici ne sait ce qu'elle était.

L'hon. T. A. CRERAR: Je suis à peu près dans la même position que l'honora-

ble député de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie). En voulant saisir à la hâte le sens du projet de loi qui est actuellement devant le comité, je trouve nécessaire d'examiner plusieurs articles de la loi d'immigration modifiée, et il est impossible, dans le peu de temps que l'on a à sa disposition, de se faire une conception intelligente de toute l'affaire.

Quand il s'est agi du bill—à l'occasion de sa seconde lecture, je crois—on a suggéré qu'il fût renvoyé à un comité spécial. Je pensais qu'il en serait ainsi, mais je me demande comment il peut se faire qu'il soit venu devant la Chambre lorsque le comité est présumé avoir seulement commencé à l'étudier. Il conviendrait donc de le renvoyer immédiatement au comité. J'approuve le principe du bill. Les amendements à la loi, surtout ceux qu'on a adoptés en 1919 pour autoriser les fonctionnaires du ministère de l'Immigration à déporter des immigrants sans les avoir mis à même de faire valoir de raisons à l'encontre de leur expulsion, ne sont pas d'accord avec ce qui se pratique en Angleterre et devraient cesser de faire partie de nos lois. Cependant, cette question a une vaste portée.

Le bill demande le rappel de plusieurs articles de la loi, et il conviendrait, par conséquent, de le renvoyer à un comité spécial chargé de faire rapport. J'ajouterai que ce comité devrait être institué le plus tôt possible et devrait présenter son rapport à la Chambre le plus tôt possible aussi, afin que nous puissions nous occuper de cette question.

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis très heureux de constater l'unanimité d'opinion qui règne à ce sujet. Comme l'a dit mon honorable ami (M. Crerar), lorsqu'il s'est agi de ce bill j'ai donné à entendre qu'aux yeux du Gouvernement il convenait de le renvoyer à un comité spécial et que le Gouvernement s'occuperait de désigner ceux des honorables députés qui allaient composer ce comité. Quand les whips se sont mis en frais de recueillir des noms à cette fin, j'ai appris que le chef de l'opposition ne voulait pas que la question fût discutée par un comité spécial. Je me suis demandé pourquoi, attendu qu'il me paraissait impossible de recourir à un autre moyen d'étudier le bill d'une manière satisfaisante. Je me suis adressé au chef de l'opposition lui-même pour savoir ce qui en était. Il m'a répondu carrément que, d'après lui, c'était non pas un comité spécial, mais la Chambre elle-même, en comité général, qui devait discuter cette mesure. Comme je l'ai déclaré cet après-midi, je ne tenais pas à procéder au moyen de l'institution d'un comité spécial si un groupe de la députation s'y opposait sérieusement. La discussion qui a eu lieu cet après-midi devant suffire à nous convaincre tous de l'impossibilité d'étudier ce bill d'une manière satisfaisante en comité général, je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

L'hon. MACKENZIE KING: Je propose que le bill numéro 16 pour modifier la loi de l'immigration soit renvoyé à un comité spécial dont les membres seront nommés plus tard et autorisés à faire rapport.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION EN COMITÉ D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LE CODE CRIMINEL

La Chambre est appelée à se former de nouveau en comité pour étudier le bill numéro 17 présenté, par M. Woodsworth, et ayant pour objet de modifier le Code criminel.

L'hon. MACKENZIE KING: Comme ce bill se rattache, sous certains rapports, à celui que nous venons de renvoyer à un comité spécial, je crois qu'il vaudrait mieux le renvoyer au même comité. Je propose donc qu'il lui soit renvoyé.

M. WOODSWORTH: Je suis en faveur de cette motion.

L'hon. M. GUTHRIE: La seule différence entre le bill dont la Chambre vient de s'occuper et le bill destiné à modifier le Code criminel, c'est que celui-ci a rapport à un seul sujet du code pénal et comporte la modification d'une couple d'articles d'une seule loi du Parlement. Il a trait au crime connu sous le nom de sédition et aux conspirations criminelles, et la question qu'il implique peut fort bien être traitée en comité général. Cependant, je ne m'oppose pas à ce qu'il soit renvoyé à un comité spécial. J'ignorais que mon chef eût pris une attitude à cet égard. Je ne l'avais pas consulté, mais je suis convaincu que s'il s'était trouvé ici cet après-midi et avait entendu la discussion, il serait venu à la conclusion que le renvoi du bill à un comité spécial était ce qu'il fallait. Cette mesure est beaucoup plus simple que la proposition d'amendement à la loi de l'immigration, mais, pour moi, je ne m'oppose pas à ce qu'elle soit renvoyée à un comité spécial.

(La motion est adoptée.)

2E LECTURE DU PROJET DE LA LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES FAILLITES

M. JACOBS propose que le projet de loi (bill n° 45), tendant à modifier la loi des failites sont lu la 2e fois et que la Chambre se forme en comité général pour délibérer les articles.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 1er (1919, a. 36, pr. 3 modifié):

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Veuillez expliquer.

M. JACOBS: Je puis dire qu'à la dernière session, j'ai moi-même présenté un projet de loi semblable à celui-ci, mais le gouvernement a refusé de l'appuyer, ce qui m'oblige de revenir cette année avec un projet semblable. Ce projet de loi propose de déclarer que le fait pour un débiteur de donner avis à aucun de ses créanciers, qu'il a suspendu ou est sur le point de suspendre le paiement d'aucune de ses dettes et aussi de manquer généralement de payer ses dettes à leur échéance, constitue une raison supplémentaire de lui demander une cession de biens. Vu que ce projet de loi se rapporte à une question de nature technique qu'en général, les avocats sont seuls à connaître, j'en demanderais le renvoi au comité des banques et du commerce qui l'étudierait davantage, ce qui nous fournirait l'occasion d'entendre différentes délégations ainsi que d'autres personnes également intéressées à la législation proposée.

L'hon. MACKENZIE KING: Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

L'hon. MACKENZIE KING: Je propose que le projet de loi soit renvoyé pour étude au comité permanent des banques et du commerce.

L'hon. M. GUTHRIE: A seule fin de me renseigner sur l'application du règlement, je vous demande, monsieur l'Orateur, si après qu'on a renvoyé un projet de loi à l'étude de la Chambre, siégeant en comité plénier, le règlement permet qu'on le retire de ce comité pour le renvoyer à l'étude d'un comité permanent. Si l'on désire renvoyer à un comité permanent l'étude d'un projet de loi, ne doit-on pas proposer la motion voulue dès que ce bill a été lu la 2e fois et avant son renvoi au comité plénier de la Chambre? J'invoque le règlement, dans l'unique intention de me renseigner.

Pareil cas ne se présente pas souvent, mais Bourinot cite un précédent qui s'applique. A la page 525 du traité de Bourinot, 5e édition, je lis:

[L'hon. M. Guthrie.]

S'il arrive que le comité plénier a fait rapport de l'état de la question...

Et c'est le cas, ici:

...on peut proposer immédiatement avant de fixer une date ultérieure pour l'examen en comité, que le projet de loi soit renvoyé à un comité permanent ou autre.

Tout cela s'applique au cas actuel.

(La motion est adoptée.)

2E LECTURE DU PROJET DE LA LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES CHEMINS DE FER

M. JACOBS propose que le projet de loi (bill n° 46), tendant à modifier la loi des chemins de fer soit lu la 2e fois.

MODIFICATION DU CODE CRIMINEL—PROJET RÉSERVÉ

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest) propose que le projet de loi (bill n° 54), tendant à modifier le code criminel soit lu la 2e fois.

(La motion est adoptée.)

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest) propose que la Chambre se forme en comité général pour la délibération des articles de ce projet de loi.

L'hon. M. GUTHRIE: Je demande que l'on diffère l'étude de ce projet de loi jusqu'à la prochaine séance de la Chambre. L'honorable chef de l'opposition (M. Meighen) m'a parlé de cette question et il a manifesté, je crois, le désir d'être présent lors de l'étude de ce bill. Si le parrain de celui-ci n'y voit pas d'objection, je demande que le projet de loi ne soit étudié qu'à la prochaine séance de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Réservé.

RÉGLEMENTATION DU CRÉDIT.—DISCUSSION RÉSERVÉE

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de résolution de M. Irvine, ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis qu'on devrait nommer un comité parlementaire représentatif, pour étudier le fondement, la fonction et la réglementation du crédit et la relation du crédit avec les problèmes industriels.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Nous différerons la discussion de ce sujet jusqu'au retour, dans cette Chambre, de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding).

(La discussion est remise.)

LA CANALISATION DU SAINT-LAURENT

La Chambre reprend la discussion du projet de résolution de M. Church, ainsi conçu:

De l'avis de la Chambre le gouvernement du Canada devrait accorder une attention prochaine et favorable au rapport de la Commission internationale conjointe sur la route du Saint-Laurent, et prier le gouvernement des Etats-Unis de se joindre au Canada dans une convention internationale pour l'exécution du projet recommandé.

M. MERCIER (Westmount-St-Henri): Quand le débat a été ajourné il y a quelques jours, j'étais d'avis que nous devions prendre nos précautions au sujet de ce projet. Quand nos voisins du sud arrivent avec une proposition de ce genre, c'est généralement l'intérêt qui les pousse. Le fait est que dans la vie tout le monde se laisse guider par l'intérêt; aussi quand je vois les habitants de la région des Grands lacs et plusieurs députés approuver ce projet, j'en suis assez peu surpris.

Depuis quelques semaines, nous avons pu lire dans les journaux que le projet est bien vu au sénat américain. Le sénateur King, d'Utah et M. Ten Eyck, représentant de Buffalo au Congrès, ont dit: Nous pouvons avoir du terrain le long de la vallée du Saint-Laurent et en acquérir d'autre sur les rives des grands lacs pour mettre notre projet à exécution en Canada. Mais je doute que ce projet préconisé par des gens si intéressés puisse être avantageux pour notre pays. Il est certain que ce sont les Etats-Unis qui bénéficieraient le plus de l'entreprise. Certes, il y a des régions chez nous qui en retireraient certains avantages, de la construction d'abord et ensuite de l'exploitation du cours d'eau. Les ports des Grands lacs et aussi les ports de Détroit, Port Huron, Chicago et même Fort William en bénéficieraient aussi. Les navires transporteraient l'or et les produits.

Certes les Américains sont libres de vanter les mérites de l'entreprise; ils ont le droit de préconiser ce qui peut le mieux servir leurs intérêts; mais je suis persuadé que la mesure est préjudiciable à l'ensemble du Canada. Voilà deux mois qu'on fait de la propagande en faveur du projet. Les Etats-Unis, afin d'obtenir un avantage en matière de transport, ont fait publier et distribuer le rapport de la Commission mixte internationale. Le sénat américain a adopté ce rapport par une résolution qu'il a adressée au Canada dans l'espoir de s'assurer le concours des députés du Canada.

Convient-il qu'un pays comme le nôtre qui peut se développer par ses propres moyens aille s'associer avec les Américains pour leur donner l'avantage de connaître tout ce qui se rapporte à notre système de navigation et d'importation, tous les secrets du Saint-Laurent y compris ses points faibles, s'il en existe, et beaucoup d'autres choses qui touchent notre sécurité et qu'on devrait garder secrètes.

Si nous laissons la voie libre à leurs navires, dans vingt-cinq ans le Canada leur appartiendra, car en nommant une commission pour exploiter ce canal, on peut être sûr qu'ils sauront faire agir toutes sortes d'influences à notre désavantage.

D'après moi—mes honorables amis d'en face ne sont pas obligés de l'admettre—le projet sera très avantageux pour eux et peut-être pour eux seuls pendant vingt-cinq ans. Mais étant donné leur prospérité, ils ne devraient pas être trop exigeants. A l'heure actuelle, la province d'Ontario est riche; elle fait les progrès qu'elle désire. C'est une des plus vieilles provinces de la Confédération et elle a sûrement atteint le but qu'elle visait depuis la confédération.

M. MACLEAN (York-Sud): L'honorable député veut-il nous empêcher d'avoir des ports de mer?

M. MERCIER: Aucunement, mais les ports que l'Ontario a actuellement sont très satisfaisants et sont susceptibles d'avoir bientôt les mêmes avantages que tous les autres ports du Canada. Mais c'est vouloir un peu trop que de désirer toute la prospérité aux dépens des Provinces maritimes et de l'Ouest, surtout quand on pense que le projet en question coûterait au Canada près de 300 millions. Il est impossible d'y donner suite maintenant, car nos finances ne nous permettent pas de nous lancer dans une entreprise de pareille envergure. Par mesure d'économie on a suspendu beaucoup d'entreprises publiques; il y a des provinces qui demandent des crédits pour des bassins de radoub et des services publics.

La cale sèche d'Esquimalt n'est pas encore terminée et il en coûtera très cher pour la finir. En divers endroits du Canada, il y a des quais qui ont besoin d'être réparés et des chenaux qui doivent être creusés dans l'intérêt de la navigation.

Si nous voulons aider au développement du pays en améliorant ses voies de communication par eau, il y a le canal de la baie Georgienne que nous discutons depuis tant d'années. Ce canal créerait une voie navigable utile raccourcissant la route de 300

milles, si nous le préférons à la voie du Saint-Laurent. La construction du canal de la baie Georgienne serait avantageuse non seulement pour le peuple d'Ontario mais pour tout le Canada, et on accomplirait plus de progrès dans le nord d'Ontario parce que les colons d'aujourd'hui et de demain y trouveraient de meilleures voies de transport qu'il n'en existe actuellement.

En examinant le rapport qui a été déposé devant la Chambre et dont tous les députés ont reçu une copie envoyée par le premier ministre, je vois qu'on pose beaucoup de questions, mais que les réponses données à ces questions eussent dû l'être plus simplement parce que c'est sur ces réponses qu'on se base pour savoir si le projet de canalisation du Saint-Laurent est ou n'est pas avantageux au Canada. La question n'est pas tant de savoir s'il est bon de dépenser une somme considérable à l'accomplissement d'un projet comme de savoir si un placement, dans la situation financière que nous traversons, est réellement susceptible de donner de bons résultats. Aux pages 183 et 184 du rapport on peut voir que les réponses données aux questions posées à la commission devant renseigner les deux gouvernements des Etats-Unis et du Canada ne sont pas très claires. La sixième question qui, à mon sens, est d'une importance vitale en ce qui touche les intérêts canadiens se lit comme suit:

Quel mode de contrôle recommande-t-on pour l'exploitation de la nouvelle voie fluviale afin d'en obtenir les meilleurs résultats?

Voici la réponse:

La commission recommande: (a) que les sections du canal qui ne se trouvent pas entièrement dans un des pays ou ne sont pas susceptibles d'une exploitation économique et efficace comme unités indépendantes dans un pays soient exploitées sous la direction du bureau international comme il est dit à la recommandation n° 7; (b) que toutes les autres sections de canal autres que celles mentionnées à (a) soient exploitées par le pays dans lequel elles sont situées avec droit d'inspection par le bureau international, comme il est dit à la recommandation n° 8; (c) que les usines génératrices soient exploitées par le pays où elles sont situées comme il est dit à la recommandation n° 9.

Les "usines génératrices" constituent la pierre angulaire de tout le projet de canalisation du Saint-Laurent. On ne cite aucune méthode spécifique de contrôle. Cette réponse est un exemple de celles qu'on lit dans le rapport. Nous ne voyons aucune réponse définie aux questions les plus importantes touchant ce projet. On n'a pas de faits disponibles et le peu de renseignements qu'on nous donne est excessivement vague. Permettez-moi de lire la question n° 9 et sa réponse:

Quel trafic, entrant ou sortant, de quelle espèce et dans quelle quantité peut-on s'attendre à voir prendre cette route, tant dès le début que dans l'avenir, en tenant compte non seulement de la situation actuelle mais des changements probables résultant du développement de l'activité industrielle causée par l'existence de grandes quantités de force motrice hydraulique?

Réponse.—Cette question ne peut pas non plus avoir de réponse spécifique à cause de l'absence de renseignements positifs en ce qui touche les divers facteurs entrant dans ce problème.

Je partage cet avis, car il est impossible aux commissaires de savoir ce qui peut se produire dans l'avenir. La réponse continue:

La commision a colligé des renseignements d'autorité touchant le trafic existant entre la région tributaire et certains endroits outre-mer, comme entre cette région et divers endroits du littoral du continent et elle en est venue à la conclusion générale qu'un trafic suffisant recherchera cette nouvelle voie, etc.

Or, monsieur l'Orateur, cette "conclusion générale" ne peut guère justifier de s'engager dans une entreprise de cette envergure et je ne suis pas surpris de voir que la commission ne peut dire définitivement quelle sera l'importance du trafic. Avant de se lancer dans une entreprise qui entraînera comme celle-là une énorme dépense de fonds et qui, à mon humble avis, constituera un risque national, on devrait soumettre aux deux gouvernements, celui des Etats-Unis comme celui du Canada, quelque chose de mieux défini et de plus concret que les généralités qui ont été avancées. On devrait avoir des renseignements absolument sûrs sur lesquels on pourrait baser des calculs. Nous devrions avoir des autorités indiscutables appuyées sur des conclusions exactes d'experts en génie civil. En 1918, la St. Lawrence Power Company a construit une digue à Massena, dans l'état de New-York et cette entreprise a été l'objet de l'opposition de notre gouvernement.

Les travaux se firent quand même, car la commission internationale conjointe les jugea nécessaire au succès de la guerre, et la Chambre peut être sûre que la construction de cette digue détournera une quantité énorme des eaux du Saint-Laurent à l'avantage de nos voisins.

Je le disais, l'autre soir, contentons-nous donc d'utiliser les ressources que la Providence a départies à chacune des provinces du Canada, et travaillons de concert à promouvoir le bien-être de tout le pays, chaque province se contentant de ce

qu'elle a sans envier les autres. Nous avons les ressources, au Canada et il ne nous reste plus qu'à les développer pour devenir un peuple prospère. Mais, je le répète, n'essayons pas d'empiéter les uns sur les autres. En 1911, on a consulté sir Wilfrid Laurier au sujet de la construction du canal de la baie Georgienne. Il a répondu que ce projet avait un caractère national et qu'on devrait l'entreprendre et le mener à bonne fin, pour l'avantage et le bien-être du Dominion tout entier. Il a déclaré: "Si je pouvais le faire, demain, j'exécuterais cette entreprise". Et M. Pugsley qui remplissait alors la fonction de ministre des Chemins de fer et Canaux, inscrivit aux prévisions budgétaires un crédit de trois millions de dollars destiné à acquitter le coût des levés à faire en vue de la construction du canal de la baie Georgienne. Ce projet ralliait généralement l'opinion publique, à ce temps-là et des députés d'Ontario et des représentants de la ville de Toronto demandèrent au Gouvernement de le pousser. Aujourd'hui, ceux-là semblent avoir abandonné ce projet; ils réclament l'exécution d'un autre projet qui entraînerait le pays dans une dépense incalculable, sans la moindre certitude de succès. Je crois que le ministère ferait bien d'étudier très sérieusement cette question, avant qu'il en arrive à une décision.

M. BALDWIN: Monsieur l'Orateur. . .

M. McCONICA: Monsieur l'Orateur...

M. CASGRAIN: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: C'est l'honorable député de Charlevoix-Montmorency (M. Casgrain) que j'ai vu se lever le premier.

M. CASGRAIN: Vu qu'il est près de six heures, je propose le renvoi de la discussion.

M. McCONICA: J'avais espéré pouvoir dire un mot sur la résolution et, pour ce motif. . .

M. l'ORATEUR: La motion n'est pas sujette à débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

(La séance est levée à six heures moins cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Jeudi 4 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

MUTATION DANS LES COMITÉS PERMANENTS

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Que le nom de M. Marler soit substitué à celui de M. Martell dans le comité des mines et minéraux, et que le nom de M. Martell soit substitué à celui de M. Marler dans le comité de la marine et des pêcheries.

La motion est adoptée.

1RE LECTURE DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES PÊCHERIES DE 1914

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 70) tendant à modifier la loi des pêcheries de 1914.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

L'hon. M. LAPOINTE: Le but de ce projet de loi est de donner la protection qu'il convient à nos pêcheries de saumon et de homard. Ces deux genres de pêche se font au delà comme en deçà de nos eaux territoriales. Jusqu'ici, les règlements qui s'appliquaient aux deux n'ont jamais été récusés, mais on nous informe qu'ils peuvent l'être dans certaines régions du pays, surtout en Colombie-Anglaise, et le ministère de la Justice est d'avis que nous devrions les appuyer d'une loi.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour le 1re fois.)

1re LECTURE

D'un projet de loi, (bill n° 69) (V), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Abraham Leibovitz.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

IMMIGRATION JAPONAISE

L'hon. S. F. TOLMIE demande:

1. Quelles sont les conditions d'admission des immigrants japonais en Canada?
2. Quelles est l'étendue des droits des Canadiens au Japon en ce qui concerne la propriété immobilière, le droit de suffrage, le commerce, la pêche, la navigation côtière et maritime, l'exploitation des mines, l'agriculture, et autres occupations que des Japonais exercent en Canada?

3. Combien d'immigrants japonais sont venus en Canada chaque année dans les dix derniers exercices terminés le 31 mars 1922?

4. Combien de Japonais sont retournés au Japon chaque année dans la même période?

5. Combien de Japonais sont revenus du Japon en Canada chaque année dans la même période?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre, secrétaire des Affaires extérieures): Je serai en mesure de répondre à cette question demain.

(La question est réservée.)

TRAVERSÉE DE ROCKLIFFE À LA POINTE-GATINEAU

M. FONTAINE demande

1. L'administration a-t-elle demandé cette année des soumissions pour le service du bateau traversier entre la Pointe-Gatineau et Rockliffe?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le montant de chaque soumission?

3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée et quelles en sont les conditions?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Pour expliquer le retard apporté à la concession du service de traversée, je dirai que le ministère a demandé des soumissions, qu'il en a reçu quelques-unes, mais qu'il n'a pas encore fait d'adjudication.

PRODUIT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

M. WOODSWORTH demande

1. Quel a été le produit de l'impôt sur le revenu durant l'exercice écoulé?

2. Combien les contribuables possédant un revenu annuel de $2,000 ont-ils payé au trésor?

3. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $2,000 et $3,000?

4. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $3,000 et $4,000?

5. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $4,000 et $5,000?

6. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $5,000 et $10,000?

7. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $10,000 et $20,000?

8. Combien ceux possédant un revenu annuel dépassant $20,000?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre au nom du ministre des Finances):

1. $78,684,354.80.

2, 3, 4, 5, 6. Il n'existe pas de statistique.

7 et 8. Les calculs statistiques pour les opérations de l'exercice écoulé le 31 mars 1922 ne sont pas terminés.

Observation. — Au point de vue statistique, les contribuables de l'impôt sur le revenu sont divisés en quatorze classes, ainsi qu'il suit:

(1)	$	1,000	à $	6,000*
(2)		2,000	"	6,000†
(3)		6,000	"	10,000
(4)		10,000	"	20,000
(5)		20,000	"	30,000
(6)		30,000	"	50,000
(7)		50,000	"	75,000
(8)		75,000	"	100,000
(9)		100,000	"	200,000
(10)		200,000	"	400,000
(11)		400,000	"	600,000
(12)		600,000	"	800,000
(13)		800,000	"	1,000,000
(14)	Au-dessus de 1,000,000			

*Exemption de $1,000.
†Exemption de $2,000.

M. WOODSWORTH demande

1. Quel a été le produit de l'impôt sur le revenu durant l'exercice écoulé au Manitoba?

2. Combien les contribuables possédant un revenu annuel de $2,000 ont-ils payés au trésor?

3. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $2,000 et $3,000?

4. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $3,000 et $4,000?

5. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $4,000 et $5,000?

6. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $5,000 et $10,000?

7. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $10,000 et $20,000?

8. Combien ceux possédant un revenu annuel dépassant $20,000?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre, au nom du ministre des Finances):

1. $6,014,254.39.

2, 3, 4, 5, 6. Il n'existe pas de statistique.

7 et 8. Les calculs statistiques pour l'exercice écoulé le 31 mars 1922 ne sont pas terminés.

M. WOODSWORTH demande

1. Quel a été le produit de l'impôt sur le revenu durant l'exercice écoulé à Winnipeg?

2. Combien les contribuables possédant un revenu annuel de $1,000 ont-ils payé au trésor?

3. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $2,000 et $3,000?

4. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $3,000 et $4,000?

5. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $4,000 et $5,000?

6. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $5,000 et $10,000?

7. Combien ceux possédant un revenu annuel entre $10,000 et $20,000?

8. Combien ceux possédant un revenu annuel dépassant $20,000?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Aucun renseignement n'est disponible, car les statistiques ne sont pas compilées d'après les municipalités.

CRÉDITS À LA ROUMANIE ET À LA GRÈCE

M. JACOBS demande:

1. Les gouvernements de Roumanie et de Grèce ont-ils payé de l'intérêt au gouvernement canadien sur les prêts faits en 1919?
2. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il pris des mesures relatives au paiement de cet intérêt, et, (b) quel est actuellement l'intérêt échu?
3. Combien les gouvernements de Roumanie et de Grèce doivent-ils maintenant sur le principal de la dette contractée par les crédits qui leur furent avancés?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. La Roumanie, non, la Grèce, oui.

2. Oui; (b) par la Roumanie, jusqu'au 31 mars 1922, $2,606,652.20; par la Grèce, au 31 décembre 1921, $196,424.19.

3. Par la Roumanie, $20,449,104.49; par la Grèce $7,520,473.17.

LOI DE L'IMPÔT DE GUERRE SUR LE REVENU, BANQUES AUTORISÉES

M. KENNEDY (Edmonton) demande:

Combien au total les banques chartées du Canada ont-elles payé en vertu de l'article de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, relatif aux corporations?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Impôt sur le revenu, $786,653.17; loi spéciale du revenu de guerre (sur la circulation des billets), $4,278,420.87; total, $5,065,074.04.

Le montant payé en vertu des dispositions de la 1ère partie de la loi spéciale du revenu de guerre sera considérée comme une déduction de l'impôt payé conformément à la Loi sur l'impôt de guerre, 1917.

LE STEAMER DU GOUVERNEMENT CANADIEN CHAMPLAIN

M. DESLAURIERS demande:

A-t-on retiré les billets que la Gulf of St. Lawrence Shipping and Trading Company, Limited, a donnés avec l'endossement de Thomas Harling et les Frères Clark, en paiement du vapeur du gouvernement canadien *Champlain*?

2. Dans la négative, combien reste dû?

3. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre contre la compagnie et les endosseurs des billets, pour recouvrir cette créance?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1 et 2. Le steamer *Champlain* a été vendu à Gulf of St. Lawrence Shipping and Trading Co. pour $61,050. Un paiement comptant de $13,102.50 a été fait et la compagnie a remis des billets à 3, 6, 9 et 12 mois datés du 1er mai 1920 qui ont été acceptés pour le solde. Un de ces billets pour $12,000 a été payé à l'échéance. Les billets à 6, 9 et 12 mois pour $12,000, $12,000 et $11,997.50 respectivement n'ont pas été payés.

3. Le département de la Justice a pris des mesures pour recouvrer des endosseurs le montant des billets.

ACHAT D'ALCOOL PAR LES PHARMACIENS DÉTAILLANTS

M. STEWART (Leeds) demande:

1. Le Gouvernement ou le ministre des Finances a-t-il reçu requête de l'association pharmaceutique du Canada demandant la modification de la loi actuelle touchant l'achat d'alcool par les pharmaciens détaillants pour la production de préparations médecinales, pharmaceutiques ou autres?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'acquiescer à cette demande en tout ou en partie, de modifier la loi, et d'autoriser, sous certaines sauvegardes, restrictions et règles, l'achat d'alcool par les pharmaciens détaillants, aux fins susdites, selon une échelle approximativement la même que pour les gros producteurs, quant aux droits d'accise?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. Oui.

2. Une loi du Parlement serait nécessaire pour effectuer un changement de cette nature. La question des taxes est un sujet qui relève de l'exposé financier.

PORT DE SAINT-JEAN

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quelles sommes le gouvernement fédéral a-t-il dépensées pour le port de Saint-Jean, N.-B., de 1911 à 1921, inclusivement?

2. Quelles sommes ont été dépensées pour les mêmes fins dans chacune des années susdites?

3. Quelle est la nature des travaux faits dans le port susdit pour chacune des années ci-dessus?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. et 2.

Exercice financier	Capital		Revenu	
	Sommes votées	Sommes déboursées	Sommes votées	Sommes déboursées
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911–12	950,000 00	579,059 21	27,500 00	24,412 93
1912–13	1,100,000 00	1,100,155 02	25,000 00	24,930 84
1913–14	3,100,000 00	2,668,626 97	71,000 00	17,774 10
1914–15	3,000,000 00	2,999,950 20	150,000 00	2,731 06
1915–16	1,500,000 00	1,132,533 45	150,000 00	982 99
1916–17	1,000,000 00	997,308 25	100,000 00	730 00
1917–18	1,000,000 00	446,905 13	301,400 00	3,066 89
1918–19	500,000 00	266,725 95	.....	.....
1919–20	1,000,000 00	997,720 57	.....	.....
1920–21	1,250,000 00	1,249,735 80	.....	.....
Total	14,400,000 00	12,438,720 55	824,900 00	74,268 81

Total des sommes votées, $15,224,900.00. Somm es dépensées, $12,512,989.36.

3. Les travaux ont consisté dans la construction de nouveaux quais et l'amélioration des quais du côté ouest du port de Saint-Jean, des réparations à l'ancien brise-lames, la construction d'un nouveau brise-lames ainsi que le creusage d'un chenal reliant le chenal principal au bassin en face de la cale-sèche actuellement en voie de construction dans la baie de Courtenay, sous le régime de la loi des subventions aux bassins de radoub; nous avons également fait des travaux de creusage dans le port principal et nous y avons construit des embarcadères et des postes d'amarrage.

LES CREUX DE ROUTE DANS LE TRANSPORT DES GRAINS

L'hon. M. MANION demande:

1. Combien ont coûté au chemin de fer National-Canadien les allocations relatives aux creux de route dans le transport des grains, entre le point d'expédition et la tête des Grands lacs, dans le dernier exercice du réseau national?

2. Combien ont coûté au chemin de fer National-Canadien les nouvelles portes à grain et les réparations aux portes à grain sur les wagons à grain, dans la même période?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer): Pour répondre à ces questions, il faudra nous procurer les renseignements à Winnipeg; une dizaine de jours s'écouleront peut-être avant que je sois en mesure de communiquer ces informations à la Chambre.

(La question est réservée.)

LES MÉTHODES DE PÊCHE PERFECTIONNÉES

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque chose au sujet de la demande de M. W. A. Wick et al., relative à l'établissement de méthodes perfectionnées quant aux pêcheries du golfe Saint-Laurent et de la côte gaspésienne?

2. Dans l'affirmative, que doit-il faire?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Des mesures préliminaires ont déjà été prises à cette intention, mais en raison de la convention conclue avec les autorités provinciales relativement à l'administration des pêcheries sur cette partie du littoral, nous avons décidé de les discontinuer et les autorités provinciales ont été averties en conséquence.

LES SURPLUS EXCESSIFS

M. SALES demande:

1. Quelles compagnies d'élévateurs de tête de ligne ont payé au Gouvernement certaines sommes pour des surplus excessifs?

2. Quelles compagnies qui doivent de l'argent au Gouvernement pour des surplus excessifs n'ont pas encore payé?

3. Quelles sont ces compagnies et les sommes qu'elles doivent pour les années 1919-20 et 1920-21?

4. Pourquoi les compagnies indiquées à la question deux n'ont-elles pas payé?

5. Le droit du Gouvernement à faire payer a-t-il été constaté de façon définie?

6. Dans l'affirmative, quelle est la politique du Gouvernement relativement à cette contestation et aussi relativement aux compagnies qui n'ont pas attaqué l'autorité du Gouvernement mais ont payé l'argent?

L'hon. M. ROBB (ministre du Commerce):

1. Pour les opérations de pesage de grain, en 1920, les compagnies d'élévateurs de tête de ligne dont les noms suivent ont versé certaines sommes à l'Etat du fait de surplus excessifs; Empire Elevator Co., United Grain Growers, Fort William Elevator Co., Grand Trunk Pacific Elevator Co., Port Arthur Elevator Co., Thunder Bay Elevator Co. et Saskatchewan Co-operative Elevator Co.

2. La Eastern Terminal Elevator Co. n'a pas encore acquitté la somme qu'elle doit

pour la pesée de son grain au cours de l'exercice de 1920.

Pour l'exercice 1921, les compagnies dont les noms suivent n'ont pas encore acquitté ces excédents: la compagnie du Pacifique-Canadien, Consolidated Elevator Co., Western Terminal Elevator Co., United Grain Growers, Grand Trunk Pacific Elevator Co. et Northern Elevator Co.

3. 1919-1920:

Eastern Terminal Elevator Co.	$ 49,027 07
1920-1921:	
La compagnie de chemin de de fer du Pacifique-Canadien	29,184 17
Consolidated Elevator Co....	3,432 73
Western Terminal Elevator Co.	47,907 42
Les United Grain Growers..	41,971 05
La G.T.G. Terminal Elevator Co.	5,697 45
La Northwestern Elevator Co.	2,331 24

4. Parce que le droit du Gouvernement à ces excédents de surplus a été contesté.

5. Oui.

6. Le ministère de la Justice est à étudier la question.

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENT

M. LANCTOT demande:

1. Combien les voyages en Europe des ministres du gouvernement canadien ont-ils coûté pendant la guerre et depuis lors?

2. Quels ont été les frais pour chacun des ministres qui ont assisté aux conférences de Paris, de Genève ou d'ailleurs en Europe?

3. Combien chacun de ces ministres a-t-il remis au trésor sur les sommes qui lui avaient été allouées pour ces voyages en dessus de leurs frais réels?

4. Quels sont les noms de ces ministres, les allocations faites à chacun d'eux, ainsi que les sommes que chacun a retournées?

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA CONVENTION TARIFAIRE DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose:

Que bien que la réglementation des tarifs des chemins de fer relève de la commission des chemins de fer, il y a lieu de nommer un comité spécial qui s'enquerra des frais de transport par voie ferrée; car des conférences récentes du Gouvernement avec les chefs exécutifs de divers chemins de fer sur la réduction des tarifs de fret, ont démontré que les représentants des chemins de fer croient inopportun de réduire immédiatement ces tarifs sur les denrées basiques, parce que la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau expire le 6 juillet 1922;

Que dans les circonstances, il convient d'offrir à tous les intéressés l'occasion de soumettre leur opinion en l'espèce audit comité, eu égard surtout à l'effet que les tarifs établis par la convention du Pas du Nid-de-Corbeau ont produit sur les chemins de fer nationaux canadiens et d'autres lignes, comme sur l'expansion agricole et l'industrie canadienne en général;

Et que ledit comité ait pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, y compris les minutes et la preuve prises devant le comité de la Chambre lors des sessions précédentes, d'interroger les témoins sous serment, et de faire rapport de temps à autre.

—Ce projet déclare pourquoi l'intérêt public exige l'institution du comité en question. Quand le ministère actuel est arrivé au timon des affaires, on pensait, comme on pense encore, que les taux de transport-marchandises étaient plus élevés que de raison et non seulement défavorables mais oppressifs; aussi a-t-il songé à les réduire sensiblement et sans retard. A cette fin, la convention relative au Pas du Nid-de-Corbeau devait reprendre effet en juillet prochain. Cependant, vu la grande portée de cette question, le ministère a jugé à propos de ne pas autoriser ce changement sans avoir fait instituer un comité parlementaire pour en étudier les conséquences et présenter les avis qu'il jugerait conforme à l'intérêt public. Je l'ai dit dans le discours que j'ai prononcé ici au sujet de la situation des chemins de fer il y a quelque temps, peu après avoir pris la direction des affaires le cabinet eut une conférence avec les hautes autorités du réseau national, du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien afin d'obtenir, si c'était possible, une réduction volontaire des taux quant aux produits reconnus essentiels. Après mûr examen de la question, les conseils exécutifs de ces chemins de fer jugèrent que l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau devant expirer le 6 juillet, il ne fallait faire aucune réduction pour le moment, quel qu'en fût le besoin. On le sait, la convention relative au Pas du Nid-de-Corbeau est intervenue en 1897 entre le gouvernement de cette époque et le Pacifique-Canadien, et eut pour effet de réduire les taux de transport, quant à certaines marchandises, en considération d'une subvention. Elle subsista jusqu'en 1918. Le gouvernement américain ayant, par l'entremise de sa commission du travail, augmenté le salaire des employés de chemins de fer cette année-là, les employés de chemins de fer canadiens demandèrent la même augmentation. Le décret du conseil qui rendit le tarif McAdoo applicable aux chemins de fer de l'Etat et en recommanda l'adoption aux compagnies de chemins de fer, autorisait la commission des chemins de fer à dresser une échelle de tarifs comportant, pour le Canada, une augmentation de taux de transport-marchandises comme celle qui existait déjà aux Etats-Unis. La commission détermina les nouveaux tarifs, qui fu-

rent rendus applicables par décret du conseil rendu le 27 juillet 1918, sous l'empire de la loi des mesures de guerre, ce décret ayant autorisé la commission à ignorer la convention relative au Pas du Nid-de-Corbeau ou toute autre entente qui aurait eu pour effet de limiter les taux.

Ce décret du conseil s'est appliqué jusqu'à la revision de la loi des chemins de fer, en 1919, alors que le 5e paragraphe de l'article 325 a autorisé la commission à mettre de côté la convention du Pas du Nid-de-Corbeau pendant un délai de trois années depuis l'adoption de la loi. Ce délai expire le 6 de juillet 1922. La loi refondue des chemins de fer fut soumise à la Chambre, après avoir été délibérée au Sénat, et elle fut renvoyée à un comité spécial. C'est celui-ci qui inséra finalement dans la loi les paragraphes de l'article 325 dont je viens de parler. Le projet fut adopté et renvoyé au Sénat, après avoir été ainsi modifié. Le Sénat objecta à la réduction première de cet article et une conférence eut lieu entre les représentants des deux Chambres. Plus tard, sir Robert Borden donna à entendre que le Sénat serait satisfait, si cela agréait aux Communes, d'une limitation de l'application du paragraphe 5, et la limite fut fixée à trois ans à compter de l'adoption de la loi de 1919.

Aujourd'hui, les compagnies de chemins de fer s'adressent à nous et nous représentent qu'elles se trouvent précisément dans la même situation qu'en 1918. Elles ont encore à lutter contre la cherté de la main-d'œuvre et des matérieux, et elles affirment que la mise en vigueur, le 6 de juillet, de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau leur fera perdre des millions de dollars, accroîtra le déficit déjà considérable des chemins de fer nationaux du Canada et nuira beaucoup aux recettes du Pacifique-Canadien.

D'un autre côté, il est des gens qui soutiennent que l'abaissement des tarifs-marchandise donnera l'élan aux affaires et accroîtra l'activité, ce qui aura pour effet de grossir les recettes des voies ferrées. De plus, disent-ils, il se peut que les salaires baissent encore aux Etats-Unis, ce qui arriverait probablement aussi au Canada, et que les chemins de fer ne subissent pas la perte qu'ils prévoient.

Cependant, il y a une autre raison de faire étudier le problème par un comité spécial. Lors du dernier ajustement des taux, en septembre 1920, la commission

des chemins de fer a rendu l'arrêt suivant, par la bouche de son président, M. Carvell:

> Vu que notre pouvoir d'accorder des augmentations de taux à certaines lignes de chemins de fer du Canada occidental dépend entièrement de la modification de l'article 325 de la loi de 1919, modification qui prendra fin le 6e jour de juillet 1922, les tarifs établis par le présent jugement ne pourront pas subsister passé ce jour-là, à moins que le Parlement, dans sa sagesse, ne juge à propos de maintenir plus longtemps les prescriptions de cet article. Par conséquent, les tarifs maintenant établis ne s'appliqueront plus après le 1er de juillet 1922.

La commission des chemins de fer elle-même a saisi le Parlement de cette affaire. En ce qui concerne la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, elle n'a aucun pouvoir, car il s'agit d'une loi, et je puis dire que le ministre n'a pas l'intention, ni le désir, d'intervenir en aucune manière dans les fonctions ou les devoirs de la commission. C'est à elle qu'il appartient de fixer les taux. Dans l'idée du ministère, ce comité étudiera spécifiquement la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, et il ne s'occupera pas de la question générale des tarifs. Pour règler l'affaire intelligemment, il lui faudra peut-être obtenir des renseignements sur ceux-ci, en tant qu'ils s'appliquent à cette convention, et il en décidera conformément aux pouvoirs dont il sera muni.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dirai seulement que cette affaire est d'une grande importance publique à tous les points de vue, pour les agriculteurs, les négociants et les compagnies de chemins de fer, et que la question de la suspension ou du maintien de la convention devra être attentivement étudiée par toute la députation. Le ministère désire vivement que ce comité obtienne les renseignements les plus complets qu'il est possible de se procurer sur cette affaire, afin qu'il soit en mesure de recommander au Parlement ce qui sera pour le bien de toute la population canadienne.

A une autre étape des délibérations, je proposerai la nomination des membres du comité.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le sujet dont traite le projet de résolution ne s'est pas imposé à l'attention du Parlement canadien depuis des années seulement, dès la Confédération, il a été l'un des principaux problèmes dont le pays ait eu à s'occuper. Par la nature même de choses, l'établissement, la règlementation et la direction générale de nos

réseaux de voies ferrées ont été du nombre des plus grands obstacles que les nôtres ont dû surmonter.

Le Canada est un grand pays et il a tenté de résoudre le problème d'unir en une confédération toute l'Amérique septentrionale anglaise à une époque où sa population était éparse et où, par conséquent, les contribuables, eu égard à leur nombre, devaient assumer un lourd fardeau pour les transports.

C'est donc à la situation géographique du pays et à l'état épars de sa population que tiennent les racines du grave problème du transport avec lequel la nation est depuis cinquante ans aux prises; aussi est-il consolant de constater que ce problème, à proprement parler, se réduit maintenant à une simple question de tarifs de transport. Le pays a fait face à ce problème d'une manière qui dénote courage, intelligence et sens pratique des affaires; il en a surmonté les difficultés l'une après l'autre, si bien que, malgré bien des erreurs, malgré une erreur capitale, la plupart de ces difficultés sont maintenant choses du passé.

Il est bien naturel que les gens réclament aujourd'hui la réduction des tarifs des chemins de fer. Les revendications à cet égard se font de plus en plus pressantes depuis quelques mois. Pendant la période de guerre, le relèvement de ces tarifs est devenu, pour des motifs auxquels le ministre (M. Kennedy) a très indirectement fait allusion, à tel point nécessaire, à tel point inévitable que personne ne crut devoir s'y opposer. Quand la guerre eut pris fin, le problème, au lieu de devenir plus facile, se fit encore plus complexe et plus épineux. Plus tard, il se tenta un premier effort en vue de l'abaissement des tarifs et, le 1er janvier 1921, la commission des chemins de fer ordonnait une réduction de cinq pour cent. Le 31 décembre de la même année, elle prescrivait une nouvelle réduction de dix pour cent. Ces réductions furent ordonnées en conformité de la convention relative au Pas du Nid-de-Corbeau, convention dont mon honorable ami a parlé. Depuis ce temps-là, la commission n'a pas ordonné de nouvelle réduction.

Si je rappelle ces faits — dont je parlerai plus longuement avant de reprendre mon siège — c'est uniquement pour exposer la situation présente sous son jour véritable.

Il est bien naturel, je le répète, que les gens réclament avec instance une plus sensible réduction des tarifs de transport en chemin de fer. Le bon marché de ce transport fut une des conditions nécessaires, essentielles même de l'établissement de la Confédération. A l'époque de la fédération, nos pères se sont engagés à fonder une nation en cette partie de l'Amérique septentrionale. La population du Canada était alors de trois ou quatre millions d'habitants, si toutefois élle était vraiment aussi nombreuse que cela; son territoire mesurait 4,000 milles de largeur, et nos ancêtres prévoyaient que pour former une nation il ne fallait pas seulement relier entre elles les différentes parties de ce territoire au moyen de voies de transport, mais aussi faire en sorte que les conditions du transport fussent propres à acheminer le commerce par ces voies-là, à assurer le progrès de l'ensemble des provinces en rattachant celles-ci par le lien du commerce, et à doter le pays d'une réelle prospérité.

La question du commerce a fait surgir le même problème. Ce problème, on en a déjà obtenu la solution à certains égards. C'est une question que, à tort ou à raison — à raison, selon moi — le peuple a décidée, chaque fois qu'il s'en est trouvé saisi, de manière à signifier son désir de voir les provinces rattachées entre elles par des relations de commerce à la fois sûres et salutaires.

La question qui s'est posée en matière commerciale s'est nécessairement posée aussi dans le domaine du transport. De tout temps on a jugé essentiel que les tarifs de transport soient, quoi qu'il en dût coûter à l'Etat, propres à favoriser le plus possible le mouvement du commerce vers l'Est et l'Ouest, c'est-à-dire à créer cette entité commerciale indispensable à notre existence en tant que nation. C'est pourquoi l'Etat est loin d'avoir fait montre de parcimonie envers les compagnies de chemins de fer; bien au contraire, il a prodigué ses deniers afin de mettre les compagnies en mesure d'établir leurs voies ferrées. De même aussi il s'est efforcé d'obtenir que les tarifs de transport fussent aussi peu élevés que possible. Ce sont là des fardeaux que le Canada n'a jamais cessé de porter afin que les tarifs de transport par ce que j'appellerai les voies naturelles ne puissent porter un coup fatal, ou du moins imposer une excessive concurrence aux voies de transport que l'on avait, à l'origine, jugées indispensables au maintien de la Confédération, c'est-à-dire les voies de transport établies entre l'Est et l'Ouest.

Tel est donc le but que le pays s'est proposé à toute époque; jamais autant qu'à l'heure actuelle la population n'a mis d'ardeur et persistance à l'atteindre. Il faut coûte que coûte obtenir la réduction des tarifs des chemins de fer. Je ne dis pas

sur quelles épaules le fardeau devra porter entièrement; il se peut qu'il doive peser sur certaines classes, il est même probable que l'Etat devra en porter sa part — c'est un point que je m'abstiens complètement de discuter. Mais il va falloir réduire les tarifs de transport parce que, à l'heure actuelle, ils font obstacle à ce mouvement du commerce qui est indispensable au maintien de la nation en tant qu'entité commerciale.

Je crois que l'on s'entend assez bien à ce sujet. Il y a divergence d'opinions en ce qui concerne l'ordre et la méthode qui obtiendront ce résultat. Les compagnies de chemins de fer se font une conception de l'affaire, et la majorité du pays, je pense, s'en fait une autre. Il faut que les deux côtés se montrent raisonnables, mais voici ce qu'il importe nécessairement, et le plus tôt nous y arriverons le mieux ce sera: il faut que, avant longtemps les tarifs de transport soient considérablement réduits dans tout le pays.

Voyons quel est l'historique de cette question. Le Parlement en a été saisi durant plusieurs années. Les chemins de fer ne sont pas une proposition commerciale, dans le sens indépendant de la plupart de nos autres industries. Les chemins de fer, dans l'évolution du commerce, sont devenus plus ou moins — moins d'abord, plus ensuite, et aujourd'hui presque entièrement —des monopoles naturels. Ils doivent avoir des droits de monopole en quelque sorte; il leur faut des droits d'ordre supérieur. En conséquence, avec le temps, on a établi le principe qu'il doit y avoir une revision de tarifs et de frais par les compagnies de chemins de fer de la part du public — c'est-à-dire du Parlement — tout à fait différente de celle que le Parlement jugerait sage de faire relativement aux affaires ordinaires.

Le Parlement a voulu longtemps s'acquitter de cette responsabilité, mais, subséquemment, elle a passé entre les mains d'un comité du conseil privé. Plus tard, en 1903, la Chambre a remplacé ce dernier par la commission des chemins de fer du Canada. Cette commission a été nommée, constituée, établie, dans le but de surveiller et de reviser, en ce qui concerne toutes les compagnies de transport, les tarifs de chemins de fer, les frais, la distribution du service, en un mot tout ce qui intéresse le public. Elle a été établie, dis-je, dans le but de faire cette revision avec équité tant pour le public que pour les chemins de fer. Tous les groupes de la Chambre ont approuvé cette loi. Depuis que la commission a été investie de ses pouvoirs, elle

[Le très hon. M. Meighen.]

s'en est servie, en grande partie, pour la réglementation des tarifs, qui a d'abord motivé sa création.

Je n'ai pas l'intention de discuter la manière dont la commission des chemins de fer s'est acquitté de ses devoirs. En somme, elle a été une institution splendide qui a rendu des services insignes au Canada. Quelle est, toutefois, l'historique de la question même présentée, ou censée l'être, par cette résolution?

En 1897, avant la création de la commission des chemins de fer, il y a eu une convention entre la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada en vertu de laquelle, en échange de certaines subventions en espèces, lors de la constitution de la compagnie de chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, se montant, si je ne me trompe, à 4 millions à peu près, la compagnie de chemin de fer a consenti, pour sa part, à accorder, indéfiniment, certains tarifs de marchandises, surtout pour le grain transporté de l'ouest du pays et se dirigeant vers l'est en passant par Fort-William, mais aussi pour les bestiaux expédiés dans l'ouest par les provinces de l'est, également par voie de Fort-William. De plus, on a fait un choix assez arbitraire de marchandises transportées de l'est à l'ouest, et il fut convenu que la compagnie adopterait certains tarifs fixes relativement à ces marchandises. La compagnie de chemin de fer a respecté ses engagements jusqu'en 1918. Ce respect de ses obligations ne forçait pas seulement le Pacifique-Canadien à appliquer la convention à son parcours de beaucoup agrandi à l'est et à l'ouest, mais la forçait également, dans l'intérêt de son trafic, de demander les mêmes tarifs pour les mêmes marchandises, ou à peu près, que d'autres compagnies rivales. Comme résultat, ces tarifs sont devenus pour ainsi dire universels.

En 1918, à l'époque la plus critique de la guerre, le secrétaire du trésor des Etats-Unis, a signé une ordonnance touchant les salaires des employés de chemins de fer, et connue sous le nom de décision McAdoo. Plusieurs ordonnances subséquentes ont été rendues par la commission de Chicago, qui toutes eurent pour résultat d'élever notablement, voire même d'une façon arbitraire, le niveau des salaires des employés de chemins de fer dans ce pays. Nos voies ferrées sont, jusqu'à un certain point internationales, plusieurs traversant la frontière. Elles sont aussi internationales parce que les associations des employés de nos chemins de fer sont de même nature.

Voici en quelle situation se trouvait alors le Gouvernement: Cette augmentation de salaires ayant été mise en vigueur aux Etats-Unis, il en est résulté la demande inévitable que cette augmentation s'appliquât aux parties canadiennes des chemins de fer et dans tout le pays. Et, il n'y a pas à en douter — bien que la situation ne soit pas la même aujourd'hui — il est hors de doute qu'à ce moment critique nous aurions pu nous trouver dans une sérieuse impasse, — oui, nos moyens de transports eussent pu être paralysés, même détruits, — si cette demande n'avait pas été accordée. Les chemins de fer étaient dans une situation telle qu'ils ne pouvaient l'accorder, beaucoup à cause du cours général des taux, mais aussi à cause des taux en vigueur aux termes de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Les tarifs ne pouvaient être augmentés généralement sans éliminer l'obstacle de la convention. Le gouvernement d'alors — et mes honorables amis se souviennent comment ce gouvernement était constitué — décida, à cause des exigences de la situation créée par la guerre, qu'il était de son devoir de faire courageusement face à cette situation et d'enlever les obstacles, en vue d'établir à tout prix des conditions qui permettraient le transport en Canada, ainsi qu'il se devait faire pour assurer la continuation de notre effort de guerre. Alors, en vertu des pouvoirs parlementaires dont nous étions investis, nous avons établi par décret du conseil, C.P. 1863, en date du 27 juillet 1918, certains tarifs de chemins de fer, lesquels nous avaient été recommandés par la commission des chemins de fer, à l'unanimité. Ces tarifs, permettez-moi de le répéter, étaient essentiels, de l'avis de la commisson, si nous voulions obtenir l'objet en vue, c'est-à-dire, le transport commercial. Ils furent établis, et dans ce but, la convention du Pas du Nid-de-Corbeau fut suspendue. Bien qu'en 1919, la guerre fût finie, ainsi que le savent mes honorables amis, puisque l'armistice avait été signée depuis quelques mois déjà, la situation résultant de la guerre était plus accentuée, plus aiguë qu'elle n'avait été même l'année précédente. Et cette situation était due, en partie, à une augmentation nouvelle des gages effectuée par le Bureau des chemins de fer de Chicago, qui eut quant aux salaires en Canada la même répercussion que la décision McAdoo, l'année précédente. Afin de faire face à cette situation, l'on proposa en Chambre—en effet, je crois que l'on avait fait ainsi les deux années précédentes, une fois en tout cas, — la refonte de la loi générale des chemins de fer. Le gouvernement soumit ce projet de refonte au Parlement. En 1919, le gouvernement la soumit au Sénat — afin de répartir plus également les travaux parlementaires. Elle ne contenait d'abord rien au sujet de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce projet de loi vint ensuite à la Chambre des communes, mais pendant que cette Chambre en délibérait, le gouvernement qui en avait conféré avec la commission des chemins de fer, y incorpora le paragraphe 5 de l'article 325, dont l'objet était de donner à la commission le contrôle libre et absolu des tarifs, indépendamment de tout arrangement qui pouvait exister et, tout particulièrement, entre autres, de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est l'un des amendements adopté par la Chambre des communes, et à la demande du gouvernement, au projet de loi émanant du Sénat. C'est l'un des quarante-trois ou quarante-quatre amendements proposés, qui furent adoptés au Sénat, sauf quatre. Le paragraphe 5 de l'article 325 était inclus dans ces quatre amendements. C'est ainsi que le bill revint à la Chambre des communes sans ces quatre articles. Les deux Chambres déléguèrent chacune leurs représentants conformément à la constitution. Après examen des quatre amendements rejetés, les délégués adoptèrent le paragraphe 5 de l'article 325. Ils proposèrent certains amendements aux trois autres, puis firent leur rapport aux deux Chambres, respectivement. Bien que le paragraphe 5 de l'article 325 eut été accepté par les délégués du Sénat, quelques membres de la Chambre des communes, et parmi ceux-ci, mon honorable ami de New-Westminster (M. McQuarrie), qui représentait alors cette circonscription s'y objectèrent. La question ayant été discutée, le premier ministre qui s'attendait, comme nous nous y attendions nous-mêmes, à ce que la situation change bientôt, proposa à la Chambre un amendement à l'article limitant à trois ans l'effet de la suspension qui devait prendre fin le 7 juillet 1922.

Le projet de loi fut adopté par la Chambre des communes, approuvé par le Sénat, et devint loi.

Au cours de cette suspension, la commission des chemins de fer réussit, le 1er janvier 1921, à faire une réduction minime, et une autre le 1er décembre de la même année. Une plus forte réduction fut faite, au cours de l'été 1921, sur les tarifs s'appliquant au transport du bétail.

Antérieurement à cette date, la commission des chemins de fer avait décrété, en 1920, l'augmentation de 35 p. 100 quant

à l'ouest du Canada—en stipulant toutefois, d'importantes exceptions concernant la houille, le lait, la pierre, le gravier et d'autres matériaux—ce qui eut pour résultat la modification très sensible des augmentations de 40 et de 35 p. 100 respectivement. Plusieurs corps publics, gouvernements provinciaux et d'autres en appelèrent au Gouverneur en conseil de cette décision des commissaires des chemins de fer. On peut faire observer à ce propos que la loi primitive, restée en vigueur depuis son adoption, malgré l'attribution, à ce tribunal de justice que constituait la commission des chemins de fer, de la réglementation des tarifs des chemins de fer et de la surveillance de tout ce qui se rapportait aux voies ferrées, réservait au Gouvernement le droit de reviser en appel toute décision de la commission, et aux termes de la loi elle-même, ce droit de revision était pour ainsi dire absolu. Le Gouvernement n'a jamais exercé ce droit de revision sauf lorsqu'il y avait lieu d'examiner de nouveau une décision relative à une cause où la commission semblait ne pas avoir été saisie de certains aspects de la question à l'étude, ou lorsqu'on avait invoqué certains principes erronés et préjudiciables à l'intérêt public. Je crois qu'il n'est fait mention que d'un seul cas où une décision ait été modifiée, que dans tous les cas, les appels ont été suivis du renvoi de la question à la commission.

Au cours de l'automne de 1920, sur appel, le gouvernement d'alors, après avoir entendu les avocats de toutes les parties et après une étude approfondie de toute la question, renvoya l'ordonnance à la commission des chemins de fer, parcequ'il estimait que celle-ci avait invoqué certains principes qui n'étaient pas conformes à l'intérêt public. Voici ce dont il s'agissait: dans sa décision, la commission des chemins de fer avait affirmé que, pour déterminer les tarifs des chemins de fer et décider jusqu'où les commissaires pouvaient aller à cet égard, il fallait, dans les circonstances, tenir compte des besoins financiers du réseau national canadien. Le gouvernement d'alors fut d'avis que, étant données les fins mêmes qui avaient motivé la construction de ce réseau, fins qui visaient en partie à favoriser la colonisation et non pas exclusivement à développer le commerce, la commission des chemins de fer s'appuyait sur un mauvais principe, disant qu'elle devait baser sa décision quant à la fixation de tarifs de transport justes et équitables, sur les besoins financiers du réseau national des chemins de fer canadiens. Il y eut donc renvoi de la décision en vue d'un nouvel examen de la question qui permît d'en arriver à une conclusion sans tenir compte le moindrement des besoins du réseau national. Il en fut de même à propos d'autres questions se rattachant à de prétendues disparités injustes entre le tarif en vigueur, dans l'ouest du Canada et ceux de l'est du Canada. Saisie de nouveau de la question, la commission des chemins de fer, suivant les instructions, si l'on peut dire, du Gouvernement, et se reportant à l'avis du Gouvernement sur ce qu'il tenait pour être la politique la plus conforme à l'intérêt public dans ces questions, confirma la décision qu'elle avait rendu à cet égard, et les tarifs qu'elle y avait établis. On devrait observer, il va sans dire, que dans sa première décision, la commission exigeait des états mensuels de toutes les compagnies, les trois principales compagnies, ainsi qu'elle les appelait, et qu'elle déclarait que, tenant compte de ces statistiques, s'il semblait possible, chaque mois, d'effectuer des réductions plus fortes que celles stipulées dans la décision elle-même, ces réductions seraient ordonnées. Quoiqu'il en soit, la commission confirma sa première décision, et depuis lors, elle a décrété deux diminutions l'an dernier, et s'en est tenue là. J'aurais dû dire qu'à l'automne de 1920, lorsque la décision de la commission fut renvoyée à cette dernière, le Gouvernement lui demanda d'examiner toute la situation au point de vue des tarifs afin de décider quelles réductions d'ordre général, il y aurait moyen d'effectuer, de temps à autre, et surtout afin d'écarter, dans la mesure du possible, tout sujet de plainte à propos de disparité injuste. La commission s'attaqua à la tâche que le Gouvernement lui imposait, et depuis l'automne de 1920, elle s'est surtout employée à faire des enquêtes, par tout le pays, à seule fin de se mettre en état de résoudre définitivement ce problème des plus compliqués et des plus difficiles. Mais la commission a déclaré—dans le mémoire que le ministre des Chemins de fer nous a lu—qu'elle se trouve maintenant en face du mêmes obstacles qui, au début, se dressaient devant elle, en 1918. Au moment de déterminer les diminutions, aujourd'hui, la commission se trouve liée tout comme elle l'était lors du relèvement des tarifs, par le rétablissement de l'ancienne convention du Pas du Nid-de-Corbeau, le 6 juillet de

cette année, et elle nous dit: nous ne pouvons décider la réduction des multiples tarifs qui nous sont soumis avant de savoir ce que deviendra la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Et elle affirme avec raison qu'elle n'a pas un mot à dire au sujet de son renouvellement, la question relevant exclusivement du Parlement.

Par conséquent, la commission des chemins de fer a raison de dire que sa responsabilité est dégagée, tant que le Parlement n'aura pas pris une décision relativement à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau; de sorte qu'il est difficile d'accuser la commission des chemins de fer de négligence à l'heure actuelle. Le Gouvernement lui-même paraît être de cet avis, s'il faut en juger d'après la déclaration du ministre des Chemins de fer. En l'écoutant, je ne pouvais pas m'empêcher de songer à la difficulté qu'il éprouvait probablement à faire partager cette opinion par le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell). En vérité, je ne pouvais m'empêcher de songer à certains discours qu'il prononça avant d'entrer dans le ministère, à certains autres prononcés par son chef (M. Mackenzie King), mais surtout aux paroles pleines de défi et de révolte du ministre de l'Agriculture, alors qu'il tenait la commission des chemins de fer et plus particulièrement son président responsables de la cherté des prix de transport, et qu'il annonçait son départ à Ottawa pour détrôner cet inique personnage.

Cela nous amène à la situation qui se présente à nous aujourd'hui. Le Gouvernement qui est tenu d'agir, comme nous l'étions en 1918 et 1919, nous présente cette résolution. J'ai fait remarquer, dès le début, que bien que les obstacles eussent été grands et les montagnes hautes, nous avions agi courageusement et nous avions réussi à les surmonter; autrement dit que nous avions agi d'une façon intelligente, absolument comme l'aurait fait un homme d'affaires pratique. Or, dans quel esprit le gouvernement actuel aborde-t-il la question, et quelle méthode a-t-il en vue? Il vient proposer au Parlement de constituer un comité spécial pour faire une enquête sur les prix de transport. Voilà ce que signifie la résolution, si toutefois elle a un sens quelconque. Tout ce que l'on demande au comité, c'est d'examiner la question des taux de transport. Dans le second paragraphe, la résolution charge le comité d'entendre les témoignages relatifs aux prix de transport et se rapportant plus particulièrement aux effets du renouvellement de l'ancienne convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Pourtant, le premier ministre déclare que par cette résolution on demande au Parlement de désigner un comité pour étudier l'opportunité de renouveler la convention en question. Ce n'est pas le cas. Certes, le contraire ne changerait point mon attitude; mais je dis que ce n'est pas cela du tout. Il s'agit d'un comité chargé d'examiner l'ensemble de la question des prix de transport et d'entendre les témoignages relatifs au renouvellement de l'ancienne convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Très bien! Admettons que ce soit ce que prétend le ministre des Chemins de fer. Evidemment pour se prononcer sur le renouvellement de la convention, il faut tenir compte de l'ensemble de la question des prix de transport. On doit connaître exactement, je dirai très intégralement, l'ensemble de la question des prix de transport. Cela ne fait aucun doute. Ce comité, si on laisse le Gouvernement agir à sa guise, va être une commission chargée d'examiner toute la question des prix de transport et d'entendre les témoignages dans le but, je suppose, de rapporter ses conclusions sur la question du renouvellement de l'ancienne convention. La résolution stipule que cela devra être fait, bien que la fixation des taux de transport soit du ressort de la commission des chemins de fer. Eh bien, voilà justement pourquoi j'estime qu'on ne doit pas nommer un comité, car il ferait double emploi avec la commission des chemins de fer. Le Gouvernement indique là une bonne raison pour ne pas donner suite à sa recommandation; mais le seul et unique motif qu'il invoque pour faire ce qu'il propose n'a pas plus de rapport avec la recommandation que s'il nous avait dit, par exemple, que nous avions un printemps tardif et désagréable. Pourquoi nommer un comité chargé d'examiner la question des taux de transport? Le ministre répond que c'est parce que les compagnies de chemins de fer, ignorant si l'ancienne convention du Pas du Nid-de-Corbeau va être renouvelée, ne sont pas disposées à réduire volontairement leur tarif. Cela devrait engager le Gouvernement à indiquer au Parlement ses intentions, et s'il ne le pouvait le faire, ce serait un motif pour se procurer de la meilleure façon possible les renseignements voulus. Or, c'est aujourd'hui le 4 mai 1922. La suspension expire le 6 juillet 1922, soit dans deux mois.

Nous sommes à la moitié de la période entre l'ouverture de la session et la date où cette suspension expire. Dans l'intervalle, qu'est-ce que ce comité peut faire?

Il devra faire ce que les meilleurs experts que le pays a pu se procurer n'ont pu accomplir, non pendant des semaines ou des mois, mais pendant des années. En 1895, la question des tarifs de chemins de fer a été examinée par un comité agissant sous les ordres de ce Parlement. Le travail a occupé plusieurs mois, mais on n'a obtenu aucun résultat. Cet effort a été renouvelé. Là-dessus, je renvoi les honorables députés à un discours prononcé à ce sujet, par le professeur McGibbon, de l'université d'Alberta, le ou vers le 19 janvier de cette année. C'est un discours très instructif et soigneusement préparé. J'en extrais le passage suivant:

La première enquête sur le cours des tarifs de chemins de fer du Nord-Ouest canadien s'est faite vers 1895. Depuis cette époque, les plaintes au sujet des taux ont formé un sujet assez constant de discussion. Une seconde enquête a été commencée en 1899 et continuée jusqu'en 1902 et son résultat a été la création de la commission des chemins de fer en 1903. Cette commission, à son tour, a été en grande partie occupée à rendre des décisions touchant des différends au sujet de taux dans l'Ouest du Canada.

Avant 1903, les commissaires ont délibéré pendant trois ans sur cette question. Finalement ils sont venus devant le Parlement et ont dit: Cette question est si compliquée, si importante que nous recommandons au Parlement la création d'un tribunal qui en fera constamment sa spécialité. C'est la conclusion de la dernière enquête. Depuis que ce corps important de la commission des chemins de fer a été créé, il s'est occupé — comme le savent les honorables députés qui lisent les rapports de ses travaux,—par l'intermédiaire de ses experts voyageant d'un bout à l'autre du Canada, à étudier la question des frais de transport, à déterminer l'application de ses principes aux multiples problèmes qui lui sont soumis; parce que s'il existe une question compliquée, une question pour ainsi dire interminable, une question que les experts, et les experts seuls, peuvent s'appliquer à résoudre en une période raisonnable avec quelque chance de succès, c'est la combinaison des tarifs de nos chemins de fer. Des frais de transport équitables dépendent de cinquante, de cent considérations diverses, et ces considérations ne s'appliquent pas également partout. Celles qui intéressent un réseau n'atteignent pas un autre réseau. Celles qui touchent à une certaine catégorie de marchandises ne regardent pas une autre catégorie. Et il y en a qui s'appliquent en un certain temps qui ne s'appliquent pas en d'autres temps. Toutes

[Le très hon. M. Meighen.]

sortes d'influences et d'exigences extérieures, autant de facteurs qu'on ne peut éliminer, se présentent de temps à autre. Or, après qu'on a demandé à cette commission, qui depuis sa création a consacré tout son temps à ce problème, après qu'on lui a demandé dans l'automne de 1920 de recommencer une étude systématique et appliquée de la question afin de déterminer, aussitôt que possible, à quelle époque on pourrait effectuer des réductions, cette commission a pris tout son temps et n'est que tout juste en mesure d'agir, cela seulement après que nous aurons décidé ce que nous voulons faire de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau. Dans un discours prononcé à Montréal il y a quelques semaines, le vice-président de la commission a expliqué assez longuement les multiples côtés de cette vaste question et, parmi ses déclarations, je relève celle où il a dit qu'au cours de l'an dernier seulement, 75,000 tarifs différents ont été soumis à la commission par les différentes compagnies de chemins de fer du pays. On me dit qu'il n'existe aujourd'hui pas moins que 250,000 tarifs différents en vigueur. Cela nous donne une idée du problème et, cependant, le Gouvernement vient dire au Parlement: "Nous avons à décider si nous continuerons ou non la suspension de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, et nous allons demander à un comité du Parlement, de creuser toute la question des tarifs de chemins de fer, surtout par rapport à ce sujet, et de nous faire ses recommandations à temps pour avant le 6 juillet prochain", ou, plutôt, à temps pour leur donner effet, bien avant cela. Après que le Gouvernement se sera présenté au Parlement et lui aura soumis sa conclusion il devra s'écouler quelque temps. La conclusion du Gouvernement peut être affirmative; elle peut être négative; elle peut encore être: affirmative, conditionnellement, ou encore: négative conditionnellement; et l'on ne peut en ce moment s'imaginer le nombre de conditions qui pourraient être possibles et justes. Quelle que soit la décision du Gouvernement à choisir entre l'une ou l'autre, ou l'une quelconque d'une douzaine de décisions possibles, les taux qui devront être établis conformément à la décision du Gouvernement différeront les uns des autres. Tous ces tarifs devront être établis après que le Gouvernement aura décidé, après que le Parlement aura décidé.

Ils doivent être soumis à la commission des chemins de fer et il est possible que celle-ci juge nécessaire d'entendre le pour

et le contre dans la fixation des tarifs, après la décision à laquelle en est venu le Gouvernement. Il faut donc qu'un temps raisonnable s'écoule entre le règlement de la question par le Parlement et le 6 juillet, jour marqué pour l'expiration du régime transitoire.

Quelle est la durée de ce délai raisonnable? L'examen de la question devra prendre plusieurs jours et peut-être plusieurs semaines, et deux mois seulement nous séparent de la date d'expiration. Malgré cela, c'est le 4 mai qu'on nous propose la nomination du comité qui devra en trois, quatre ou cinq semaines faire une étude complète de la question du coût des transports et être en mesure d'aviser le Gouvernement sur la décision à prendre.

On me demande ce qu'il faut faire. Il me semble que le Gouvernement avait devant lui une voie toute indiquée. Le ministère précédent, pour sa part, s'est consulté avec le service qui avait en mains tous les renseignements utiles sur la question. Nous avons délibéré avec la commission des chemins de fer qui fut créée par le Parlement pour réunir ces informations. Nous l'avons consultée en 1918 et de nouveau en 1920. Notre initiative a été dictée par les avis qu'elle nous avait soumis. Nous l'avons consultée pour obtenir les renseignements qui nous ont permis de proposer au Parlement la solution jugée la meilleure et que celui-ci pouvait modifier dans l'exercice de ses pouvoirs constitutionnels.

Je dis donc que c'est là la marche à suivre aujourd'hui comme hier; c'est celle qu'aurait dû adopter le Gouvernement, s'il avait pu faire montre d'initiative. Le Parlement était en droit de connaître avant aujourd'hui l'attitude du Gouvernement sur cette question, afin d'en faciliter le règlement et permettre à tous les intéressés d'y conformer leur conduite.

Quelle excuse nous donne le Gouvernement pour échapper à sa responsabilité? Pourquoi cherche-t-il à l'esquiver? Je sais bien que la nomination d'un comité spécial s'impose quelquefois. C'est, par exemple, lorsqu'une question nouvelle a surgi et exige la connaissance de nouveaux renseignements, ou peut se présenter sous des aspects jusqu'ici inconnus, ou qui demanderait l'intervention d'agents constitutionnels encore inexistants pour éclairer la marche du Gouvernement.

En de telles conditions on a dans le passé jugé utile de nommer des comités spéciaux. Le fait est acquis. Mais la question même qui nous occupe n'est pas nouvelle; on en parle depuis des années, et, en plus, il y a pour aviser le Gouvernement sur la décision à prendre une commission qui existe depuis dix-sept ans. Pourquoi n'a-t-il pas consulté cette commission? Pourquoi se dérober et s'en rapporter à un comité dépourvu des moyens d'action, sans expérience de la question, qui devra, dans un délai absolument insuffisant, adopter des conclusions destinées à guider le Gouvernement? Que le Gouvernement s'adresse donc à la commission des chemins de fer pour savoir d'elle quel effet aura sur la question générale des tarifs de transport l'expiration du régime transitoire. Que le Gouvernement s'informe de l'effet probable qu'aura sur le commerce du pays en général l'expiration de cet arrangement. Qu'il demande à la commission de lui dire ce qu'elle pense de l'effet qu'aurait, au contraire, sur toutes nos industries le maintien de la convention. Qu'il s'informe de l'effet qu'elle produira sur le rendement des chemins de fer, sur leur situation financière, au point de vue du crédit. Qu'il cherche à savoir les conséquences de l'une ou l'autre de ces alternatives auprès de la commission qui est au courant de la question depuis des années.

La chose est facile. La commission est en état de conseiller le Gouvernement à cet égard. C'est la fonction de la commission et elle est prête, sans doute, à aviser le Gouvernement. Que celui-ci fasse comme je l'indique; il est déjà en retard; et ensuite il pourra nous apporter un projet qui sera examiné par le Parlement. Ne sera-ce pas là la manière virile à adopter? Ne sera-ce pas là la marche à suivre conforme au principe de la responsabilité ministérielle, cette responsabilité dont on nous a entretenus à satiété ces temps derniers?

C'est le conseil que j'offre au Gouvernement. Qu'il agisse, et la Chambre sera satisfaite d'avoir devant elle un Gouvernement se décidant enfin à montrer du courage, de l'initiative, de la décision.

Le Gouvernement s'attend-il, par l'adoption de cette résolution, à ce qu'un comité de la Chambre puisse accomplir en deux mois, que dis-je, en moins de deux mois, quelque chose de comparable à ce qu'a déjà fait la commission des chemins de fer, et conseille le Gouvernement à ce sujet, dans le moment actuel? S'attend-elle à cela? Absolument pas.

Je n'aime pas me bercer d'espoir, mais je voudrais dire ce que je crois être le but réel du Gouvernement. Que ce soit fait de propos délibéré ou non, je prétends que l'adoption de cette résolution aura pour

effet de différer indéfiniment toute la question. Cela va conduire dans quelques semaines le Gouvernement dans un cul-de-sac et il se trouvera contraint de s'adresser au Gouvernement et de dire: "Oh, le comité est toujours à l'œuvre, nous trouvons que c'est une question énorme. Nous trouvons que c'est la question la plus embrouillée et la plus compliquée qu'un groupe d'hommes ait eu à régler et le comité n'a pas encore fini. Dans ces circonstances, nous n'osons pas prendre sur nous de laisser déchoir la suspension, aussi nous nous adressons au Gouvernement et indépendamment des mérites de la question sur lequel, nous n'avons aucune opinion, nous demandons que dans ces conditions spéciales et difficiles le Gouvernement consente avec nous à continuer la suspension." C'est à quoi je m'attends. J'espère que mon avertissement aura pour effet de détourner le Gouvernement de cette attitude. Mais si ce n'est pas là où ils veut en venir, je ne vois réellement pas quel objet d'intérêt public il peut avoir en vue.

L'hon. M. CRERAR: Me sera-t-il permis de poser une question à ce propos? Mon très honorable ami est-il lui-même en faveur d'une nouvelle suspension de l'application de la convention?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon très honorable ami prendra sa décision quand il sera constitutionnellement obligé de le faire. Quand j'étais au pouvoir et quand l'honorable député (M. Crerar) était mon collègue en 1918, lui et moi conjointement avec nos autres collègues, nous avons pris notre courage à deux mains et nous avons soumis nos conclusions au Parlement. Nous avons pris notre décision en 1918; nous avons dû le faire dans l'intérêt vital du pays et nous sommes venus devant le Parlement en 1919 précisément comme je prétends que c'est le devoir du Gouvernement de traiter la Chambre. Nous aurions pu, avec plus de raison que maintenant, adopter cette tactique évasive, mais nous ne l'avons pas fait. Quant on rappelle aux honorables députés d'en face les moyens dépourvus de tout scrupule qu'ils ont employés pour atteindre le pouvoir, ils n'ont toujours qu'une seule réponse uniforme. C'est le point sur lequel ils ne varient pas. Quand ils sont accusés de manquer à leur devoir et de tromper le public, quand ils sont accusés d'une façon générale de renier les convictions et les déclarations de toute leur vie, ils répondent toujours: "Oh, nous avons gagné les élections. Nous sommes ici et vous êtes là".

[Le très hon. M. Meighen.]

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la réponse unique et constante du Gouvernement et les honorables députés de la droite, incapables de s'accorder avec moi dans une argumentation sérieuse conviennent du moins que j'interprète bien leur défense. C'est la seule réponse qu'ils peuvent donner dans leur désespoir: qu'ils soient maintenant assurés de notre généreux pardon. Mais je leur retourne leur propre réponse: Oui, vous êtes là et nous sommes ici; et c'est pourquoi je vous propose de venir devant le Parlement avec une politique et de vous conduire comme des hommes qui ont cherché, et obtenu le pouvoir.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Si mon très honorable ami (M. Meighen) pouvait conclure ses remarques sur une question quelconque sans faire une attaque politique il me semble que sa participation aux débats ferait une plus grande impression sur la Chambre. Il s'agit ici d'une affaire qui ne devrait avoir aucune portée électorale.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. GRAHAM: Je vois que d'honorables députés ne peuvent pas concevoir qu'on discute rien au Parlement sans que ce soit à un point de vue de parti. Monsieur l'Orateur, je vous déclare que s'il est vrai que le chef de l'opposition (M. Meighen) qui a une expérience de nombreuses années et qui a admis avoir lu les renseignements réunis par la commission des chemins de fer depuis plus de vingt ans, n'a pas encore été capable de se former une idée. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit que je les avais lus tous.

L'hon. M. GRAHAM: J'accepte la correction. Mon très honorable ami dit qu'il ne les a pas lus.

A la lumière de l'argumentation qu'a fait valoir mon très honorable ami, j'avais compris que les renseignements sur lesquels l'ancien gouvernement s'est appuyé pour agir nous reportaient jusqu'à l'exercice 1920-1921. J'avais dans l'idée que l'ancien gouvernement avait agi sur la foi de renseignements obtenus de la commission des chemins de fer et recueillis au cours des vingt dernières années. Or, l'ancien cabinet est encore plus à blâmer d'avoir décidé la question sans se renseigner convenablement au préalable, soit dit en passant. Je tiens toutefois à le faire observer à mon très honorable ami, il existe une grande diffé-

rence entre le gouvernement du jour et l'ancien gouvernement et je suis heureux qu'il en soit ainsi. Sous le régime de la loi des mesures de guerre, l'ancien gouvernement a profité des pouvoirs qui lui ont été conférés pour administrer les affaires publiques à sa guise. D'autre part, le gouvernement du jour se propose de laisser pleine et entière liberté au Parlement de se prononcer en connaissance de cause sur les questions qui intéressent le peuple canadien en général.

L'hon. M. LAPOINTE: Toute la question est là.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question fut réglée en 1919.

L'hon. M. GRAHAM: Le décret de conseil fut adopté en 1918 tandis que mes honorables amis soumirent la convention à l'assentiment du Parlement en 1919. Mais, je n'ai pas l'intention de prendre inutilement le temps de la Chambre pour discuter ces divers aspects, car je désire débattre le problème d'une façon sérieuse.

La situation des chemins de fer au Canada est un problème qui, au lieu d'être examiné au point de vue de la politique de parti, exige l'attention la plus sérieuse de la part des représentants du peuple. Des divergences d'opinion se sont produites de ce chef et je pourrais gaspiller le temps de la Chambre des heures durant, si je tenais à entrer dans les détails. Cependant, j'ai la conviction qu'aujourd'hui, le peuple canadien ne s'intéresse pas tant aux agissements des deux partis dans le passé qu'à la ligne de conduite que suivra le Parlement. Si nous voulons progresser, il faut que nous tournions les yeux vers l'avenir. Les conditions se sont modifiées au pays; la dernière guerre a fait que nombre de gens n'envisagent plus les choses sous le même angle. A l'heure qu'il est, le peuple canadien se trouve en face d'une réalité et non d'une théorie. Or, si nous voulons résoudre les problèmes qui nous confrontent, nous devons élaborer et mettre à exécution des plans pratiques au lieu de ressasser nos vieilles querelles de partis.

Pour le bénéfice des honorables députés qui n'ont peut-être pas lu avec soin la convention de 1897, je ferai insérer dans les colonnes du hansard, la substance de la convention touchant les tarifs de transport. Voici:

(d) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péage généraux de la compagnie tels qu'exigés aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'Ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir:

Sur tous les fruits verts et frais, 33⅓ pour 100;

Huile de charbon, 20 pour 100;

Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100.

Fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100;

Vitres, 10 pour 100;

Papiers pour les fins de construction et pour les toitures, 10 pour 100;

Feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100;

Peintures de toutes sortes et huiles, 10 pour 100;

Bestiaux, 10 pour 100.

Ustensiles en bois, 10 pour 100;

Meubles de ménage, 10 pour 100;

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit;

(e) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante: un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits.

Ce n'est pas étonnant qu'il s'agissait d'une grave mesure à adopter pour n'importe quel gouvernement, le jour où l'on a modifié les tarifs de transport de cette compagnie de chemin de fer; la situation, toutefois était telle à cette époque que je ne reprocherai pas à l'ancien gouvernement, d'avoir consenti à tout ce qui raisonnablement était de nature à permettre au Canada de jouer son rôle dans le conflit mondial.

Cependant, le jour est arrivé où, en conformité des dispositions de l'arrêté du conseil, le Parlement doit arrêter un programme à suivre.

Je me permettrai de le faire remarquer à mon très honorable ami, ses observations sur la fonction de la commission des chemins de fer n'ont aucune portée sur le renvoi de la question devant un comité parlementaire. De fait, les commissaires—et je sais par expérience, quels pouvoirs ont été conférés à cette commission—sont exactement dans la situation qu'a décrite mon très honorable ami.

Mais il cherchait plutôt à mystifier la députation en insistant sur les devoirs et les pouvoirs de cette commission. Personne ne songerait à la priver des pouvoirs qu'elle tient de la loi. La question qu'il s'agit de décider maintenant n'est pas, en soi, une question de tarif, c'est une question de politique de la part du Parlement.

Quels que soient les pouvoirs de la commission des chemins de fer, s'il fallait en croire mon très honorable ami elle ne pourrait les exercer à moins de savoir parfaitement à quelles conditions elle devrait les exercer. S'il faut faire revivre l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau, la commission devra s'y soumettre et accepter les taux qui y sont établis. Si, au contraire, le Parlement décide d'attendre pour la faire revivre, la commission se trouvera en état de déterminer les taux. Cette question n'est pas nouvelle, elle est souvent survenue lorsque je présidais au ministère des Chemins de fer. A son origine, la commission des chemins de fer fut revêtue de certains pouvoirs dont l'augmentation graduelle a fini par lui constituer une juridiction plus étendue que n'en possède aucune commission semblable dans l'univers entier. Toutefois, je le répète, cette juridiction se trouve limitée par le statut qui confirme l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau. Subséquemment à la conclusion de cette entente on agita la question des taux. Nombreux furent ceux qui prétendirent que l'état de choses ayant changé et la commission ayant été nommée pour s'occuper des taux, il fallait trouver moyen d'abroger cette entente; mais le gouvernement de cette époque se croyant lié par ce contrat, jugea qu'il ne pouvait l'écarter. Il ne s'agit pas, ici, des pouvoirs de la commission, mais de l'attitude que devrait prendre le Parlement par rapport à cette entente. Or, il ne saurait arriver à une décision sans connaître tous les faits de la cause. Toute la députation admettra sans doute avec moi que nous ne sommes plus dans la même situation que celle où nous étions lors de l'entente ou même il y a cinq ans; nous représentons aujourd'hui une population qui est à la fois contribuable et propriétaire d'un grand réseau national et par conséquent intéressée à l'avenir de ces chemins de fer. Autrefois son intérêt se limitait à l'Intercolonial et au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, c'est-à-dire à un réseau de moins de deux mille milles, tandis que notre réseau national comprend aujourd'hui vingt-deux mille milles. Ce public est aussi intéressé à titre de consommateur et de producteur. Le conseil d'administration de nos chemins de fer nous dit qu'en faisant revivre l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau nous allons en souffrir gravement. Nous sommes ici pour prendre soin de la propriété du peuple, mais le peuple comprend dans ses rangs des producteurs et des consommateurs qui se plaignent des taux de transport actuels, et les compagnies de chemins de fer viennent nous représenter privément qu'elles croient pouvoir convaincre un comité de la Chambre qu'il conviendrait d'améliorer leur situation et celle de notre propre réseau dans le cas où cette entente devrait revivre.

[L'hon. M. Graham.]

Or, cette Chambre ne saurait entendre la cause que par l'entremise d'un comité qui ferait ensuite rapport et mettrait le ministère en état de rendre une décision. Mon très honorable ami a tort de croire que le ministère tente de se soustraire à une responsabilité qui lui incombe; un ministère qui croit à la justice est naturellement d'avis que cette question ne devrait pas être décidée sans que toutes les parties intéressées eussent été entendues. Ainsi le veut l'équité britannique et c'est dans ce but que l'institution d'un comité est suggérée. Voici, en résumé, la situation où se trouve le Gouvernement. S'il n'est pas adopté de nouvelle loi, celle qui comprend l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau va revivre dès le 6 juillet. Mais il ne sera pas adopté de nouvelle loi sans de bonnes raisons, et l'exposé de la cause ne peut se faire que par l'entremise d'un comité.

Voilà la seule manière équitable de rendre une juste décision; de fait, il n'y en a pas d'autres. Encore une fois, le ministère ne désire pas se soustraire à ses devoirs. Cependant, il veut être juste pour nos propres chemins de fer comme pour tous les autres, et il pense qu'un comité offre le seul moyen de permettre aux intéressés de faire connaître à la Chambre leurs diverses opinions. Puis, ayant reçu le rapport du comité le Parlement et le ministère choisiront la ligne de conduite à suivre.

L'hon. T. A. CRERAR: Monsieur l'Orateur, l'objet de la proposition que nous discutons ressort moins clairement de la mo-

tion elle-même que des paroles prononcées cet après-midi par le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy), et plus tard, par le ministre de la Milice (M. Graham).

Dans son essence, la proposition tend ni plus ni moins au choix d'un comité recruté parmi la députation, afin de décider si la convention du Pas du Nid-de-Corbeau relativement aux tarifs-marchandise des chemins de fer canadiens—convention qui a été suspendue pendant près de quatre ans—sera de nouveau mise en vigueur, suspendue durant une autre période ou mise de côté définitivement. Tel est l'objet du projet de résolution, et c'est de ce point de vue que j'entends le discuter.

Comme toujours, j'ai suivi avec un vif intérêt le discours de mon très honorable ami (M. Meighen), le chef des députés qui se trouvent à ma droite. Il a fait un exposé très intéressant de la situation des chemins de fer de ce pays durant les vingt-cinq dernières années. Il a grondé le ministère —il avait peut-être un peu raison—parce qu'il n'a pas d'idées arrêtées sur ce sujet, mais il a repris son siège sans donner à la députation ou au public la moindre notion de ce qu'il pense lui-même de cette importante affaire. Mon très honorable ami est passé maître dans l'art d'éviter les écueils des discussions politiques, et il s'est certainement surpassé lui-même, cet après-midi; en effet, aucun effort de l'imagination ne permettrait à qui que ce soit de dire par le langage qu'il a tenu, quelle est son attitude sur cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le Gouvernement et mon honorable ami déclarent qu'il faut que je dise ce qui devrait se faire pour leur permettre de prendre une décision, je ne refuserai probablement pas de le dire.

L'hon. M. CRERAR: Eh bien, cela nous renseigne un peu, mais ne nous renseigne pas beaucoup sur l'attitude de mon très honorable ami. Quant à moi, je ne crains pas de dire ce que je pense de cette proposition. Ainsi que je le disais tantôt, il s'agit ni plus, ni moins, de savoir si nous examinerons le projet de suspendre plus longtemps la convention du Pas du Nid-de-Corbeau et l'influence que cette suspension aurait sur les taux de transport de nos chemins de fer. A la suite d'un examen attentif, j'en suis venu à la conclusion que nous ne devons pas suspendre plus longtemps cette convention et, me plaçant sur ce terrain, je ne puis logiquement appuyer une motion tendant au renvoi de la question à un comité.

A mon avis, un gouvernement fait bien de sonder l'opinion de la Chambre, par l'entremise d'un comité spécial, relativement aux affaires d'importance publique. C'est ce que nous avons fait au sujet du comité des pensions. Mon très honorable ami, ou tout autre député, pourrait affirmer aussi fortement que c'est le devoir et le rôle du ministère de proposer une ligne de conduite relativement aux pensions, au lieu de renvoyer l'affaire à un comité. Ceci n'est qu'un exemple que je donne, je ne me place pas sur le même terrain que mon honorable ami, lorsqu'il gronde le ministère parce qu'il n'a pas voulu prendre une décision en cette matière. Je fonde mon opinion sur un motif tout différent. Je prétends que cette convention ne devrait pas être suspendue plus longtemps et qu'elle devrait s'appliquer de nouveau, en ce qui concerne l'effet qu'elle peut avoir sur les tarifs des chemins de fer de ce pays. Je me propose d'exposer à la Chambre aussi brièvement que je le pourrai les raisons qui m'ont amené à cette conclusion.

Je suis certain qu'il n'existe aucun doute dans l'esprit des membres de la Chambre —voire même dans l'esprit d'aucun citoyen —quant à la nécessité du transport à bon marché de la marchandise et des voyageurs. L'étendue du territoire, l'éparpillement de la population, la nécessité de relier les différentes parties du pays—ce qui ne saurait avoir lieu que si chacun comprend parfaitement les besoins des autres—constituent les plus fortes raisons en faveur du plus grand abaissement des tarifs de transport, compatible avec les exigences légitimes du commerce.

A la vérité, l'Intercolonial fut établi aux frais du pays dans le dessein exprès de relier les Provinces maritimes à celles de l'Ouest, de mettre à la portée des gens un moyen plus commode et moins coûteux d'aller d'une partie à l'autre du pays, et aussi de réduire les frais de transport des marchandises. Telles sont les principales considérations qui ont motivé la construction de l'Intercolonial. Plus tard, l'entreprise du Pacifique-Canadien fut lancée pour les mêmes motifs; on voulait que les grandes plaines de l'Ouest et la vaste province de la Colombie-Anglaise fussent reliées au Canada oriental. Plus tard encore, vient l'établissement du Nord-Canadien, du Transcontinental national et du Grand-Tronc-Pacifique; or, qu'est-ce qui le motivait? Le seul argument que l'on fit valoir, c'est que, destinées à susciter la concurrence, ces entreprises devaient amener la

réduction du coût du transport des voyageurs aussi bien que des marchandises.

En se reportant à l'histoire de nos chemins de fer—je me fonde à cet égard sur le rapport Drayton-Acworth, à la rédaction duquel mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) a participé —on constate qu'à la fin de 1916 les corps publics du Canada avaient contribué, tant en espèces que sous forme de concessions de terres et de garantie d'obligations, pour la somme énorme de 968 millions de dollars à l'établissement de voies ferrées en territoire canadien. Et pourquoi l'avaient-ils fait, si ce n'est surtout, je dirai même uniquement, dans le dessein d'assurer le bon marché du transport, d'amener la réduction des tarifs relatifs aux voyageurs et aux marchandises? Et cet objet se rattachait entièrement à la louable intention que l'on avait de relier entre elles les différentes parties du pays, car il faut qu'elles soient ainsi reliées si l'on veut que le Canada acquière jamais une certaine importance en tant que nation.

Abordons maintenant l'examen de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau qui, somme toute, est véritablement la pomme de discorde que renferme la résolution dont la Chambre est en ce moment saisie. A l'exemple du ministre des Chemins de fer, le chef de l'opposition a esquissé l'historique de cette convention, et je veux moi-même y faire une brève allusion. Cette convention, qui remonte à 1897 ou 1898,—je ne me rappelle plus au juste—a été faite entre le Dominion et la compagnie du Pacifique-Canadien. Je prie la Chambre de remarquer qu'il s'agit là d'une convention formelle intervenue entre le peuple canadien représenté par le Parlement et une puissante compagnie de transport, d'une convention par laquelle l'Etat s'engageait à subventionner la construction du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, artère secondaire du Pacifique-Canadien, jusqu'à concurrence de $11,000 par mille, ce qui, de l'aveu de mon très honorable ami (M. Meighen), représentait, en tout, un peu plus de quatre millions de dollars. De son côté, le Pacifique-Canadien agréait certains tarifs maximums à l'égard d'un nombre considérable de produits à être transportés vers l'ouest, et de quelques produits, des grains principalement, à être expédiés du Canada occidental aux provinces de l'Est.

Dans le temps, je n'ai rien trouvé à reprendre à l'attitude que le Gouvernement prit à cet égard. J'étais alors membre du cabinet, et je sais qu'il fallait de toute nécessité suspendre momentanément l'effet de cette convention à l'égard des tarifs de transport. On a dit cet après-midi pourquoi il en était ainsi. Nous nous trouvions en temps de guerre; la cherté de la vie était devenue plus grande; il fallait relever les salaires des employés de chemin de fer; le prix du charbon et du matériel s'était élevé très rapidement. Il fallait donc mettre les compagnies canadiennes de chemin de fer en mesure de poursuivre utilement leurs opérations pendant la durée de la guerre. Si la décision du Gouvernement a provoqué certaines critiques, je ne crois pas me tromper en disant que, à tout prendre, elle a trouvé grâce aux yeux du pays.

La convention fut d'abord mise de côté par décret du conseil. Subséquemment, en 1919, au moment où le Parlement s'occupait de la refonte de la loi des chemins de fer, celle-ci fut modifiée de manière à suspendre pendant trois autres années à venir l'effet de la convention. A ce moment, je ne faisais plus partie du cabinet; je puis cependant dire que cette modification de la loi était nécessaire. Dans le temps, le lourd fardeau des tarifs-marchandises n'accablait pas les gens au même point qu'aujourd'hui—et pourquoi? Les tarifs, il est vrai, avaient été relevés, mais les produits agricoles se vendaient aussi à des prix plus élevés; les grains, le bétail, le laitage, le bois, les farines, tout cela se vendait beaucoup plus cher qu'à présent, et c'est ce qui fait que les tarifs que l'on fixa à cette époque-là n'avaient rien d'excessif.

Mais si les tarifs n'étaient pas onéreux alors, ils le sont certainement aujourd'hui. A mon humble avis, rien n'est plus préjudiciable à la prospérité des affaires que les tarifs exorbitants de transport. Je l'ai déjà dit, et je crois que mon opinion est corroborée par les hommes d'affaires sérieux de l'Atlantique au Pacifique. J'ai eu connaissance de résolutions adoptées par des chambres de commerce, de critiques de gouvernements provinciaux et de diverses associations, demandant tous une réduction des tarifs de marchandises et insistant, dans les termes les plus énergiques possibles, sur la nécessité d'une diminution substantielle des frais de transport. Si cette motion est adoptée, nous reconnaissons, sur-le-champ, que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau doit être discutée, et en ce qui me concerne, monsieur l'Orateur, je ne veux pas me prononcer en ce sens. Dans quel but cette convention a-t-elle été faite en 1897? La compagnie de chemins de fer a obtenu une précieuse subvention en argent du Parlement canadien, et l'on a établi des tarifs, mais à quelle fin? Non seule-

ment dans l'intérêt de l'ouest du Canada, mais aussi dans celui de l'est. Les chemins de fer voulaient une aide pécuniaire et le Gouvernement la leur a accordée. Un retour pour aider les manufactures de l'est du pays, pour encourager les affaires du Dominion, les tarifs ont été établis de façon à ce que les marchandises fussent transportées plus aisément de l'est aux vastes prairies de l'ouest que l'on était en train d'ouvrir dans toute leur étendue. La convention, selon moi, était avantageuse pour l'ouest, et elle était nécessaire également à la prospérité de l'est du pays.

En ce qui concerne notre politique fiscale, nous avons eu, depuis quarante ans, un régime de protection. Le résultat de cette politique de protection a été d'activer le marché de l'est et de l'ouest sur une plus grande échelle qu'autrement, et si l'on veut que les cultivateurs de l'ouest du Canada les ouvriers, les hommes d'affaires, les marchands, les hommes de profession, et tous les autres citoyens de l'ouest achètent leurs marchandises de l'est, il faut songer aux tarifs de transport de l'est à l'ouest. S'il était donc essentiel, à cette époque, d'avoir des tarifs aussi bas que possible, je prétends que ce l'est autant de nos jours.

Pour ce qui regarde les marchandises de l'ouest du Canada, il est aussi essentiel que ces réductions soient faites. Mes observations, monsieur l'Orateur, sont basées sur mes renseignements personnels. Par exemple, à la suite de l'augmentation du tarif sur le bois de construction, en 1918, des scieries, non seulement une ou deux, mais en grand nombre, établies le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, dans le nord de la Colombie-Anglaise, ont fermé leurs portes et n'ont pas repris leurs opérations depuis, et ce, entre autres raisons, parce que l'augmentation des frais de transport du bois de construction a mis les manufacturiers dans l'impossibilité de vendre leurs produits aux marchés qu'ils desservaient anciennement. Il en est de même de l'expédition du poisson de la côte du Pacifique aux provinces de l'ouest. Dans ces pays nous dépendons de l'océan Pacifique pour notre poisson de mer. Alors, l'augmentation même des tarifs de transport nuit à l'expédition de cette marchandise.

Que le Chambre me permette de lui signaler un cas encore plus important que ceux que je viens de mentionner; je veux parler de l'effet que l'augmentation des frais de transport a eu sur l'expédition du grain de l'ouest. Le trésorier provincial de la Saskatchewan, traitant cette question à la législature de cette province, il y a quelques mois, lorsque cette assemblée législative a adopté unanimement une résolution demandant que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau fût remise en vigueur, a déclaré qu'il connaissait des cas, non pas isolés, mais des centaines, où les cultivateurs n'avaient pas battu leur grain, parce que le prix qu'ils en auraient obtenu une fois rendu aux marchés de Fort-William ou de Port-Arthur, n'aurait pas suffi à payer les frais de transport, une fois les dépenses du battage acquittées. J'ai appris de personnes dignes de foi de nombreux exemples montrant que des agents de chemins de fer obligent les cultivateurs à payer d'avance le transport de leur grain à Fort-William, parce qu'ils ne veulent pas s'exposer à ce que ce grain, une fois arrivé à destination, ne rapporte pas de quoi payer les frais de transport. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce sujet en lui faisant observer que le pays ne peut prospérer dans ces conditions. Quelle est la conséquence de cette situation sur l'est du Canada me demandez-vous? Le meilleur marché des manufactures de l'est, aujourd'hui, est, comme le savent tous les honorables députés, celui des provinces de l'ouest dont la principale industrie est l'agriculture.

C'est là une vérité qui ne demande aucune argumentation. Si, d'une part, ces principaux producteurs de la richesse du Canada se voient paralysés par le coût excessif du transport de leurs produits sur le marché, et si, d'autre part, les marchandises, les manufacturiers, et les hommes d'affaires en général sont aussi gênés par le coût élevé du transport des marchandises allant dans l'Ouest, comment pouvez-vous vous attendre à ce que ce pays soit prospère? Comment, en de semblables conditions, pouvez-vous vous attendre à ce que vos fabriques ouvrent leurs portes, comment pouvez-vous vous attendre à venir en aide aux sans-travail dans l'Est du Canada, comment pouvez-vous vous attendre à ce qu'il y ait une reprise générale des affaires en ce pays? Cela ne peut pas être. C'est pourquoi je dois venir redire qu'il est au plus haut point important que les tarifs pour le transport des marchandises soient abaissés en ce pays.

Il y a encore un autre argument, et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer en a parlé aujourd'hui. Selon moi, cet argument est d'une très grande force. Vous pouvez élever les tarifs en ce pays à un point tel que vous en arriveriez à ruiner entièrement les affaires. Il est parfaitement vrai, aussi, que vous pouvez les abais-

ser jusqu'au point d'annihiler les profits des compagnies de transport, et par là même en arriver à un service de transports qui serait loin d'être satisfaisant. La base sur laquelle les tarifs doivent être établis, doit se trouver quelque part entre ces deux extrêmes. Il est absolument essentiel, si l'on veut que les affaires reprennent en ce pays, que les taux de transport soient abaissés. Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'en persistant à maintenir les taux de transport au point que nous voyons aujourd'hui, nous tuons par là même la poule aux œufs d'or, dans la mesure où il s'agit de procurer des affaires aux chemins de fer, et c'est là une politique bien peu sage qui ne devrait pas être approuvée par cette Chambre.

On a aussi allégué—je n'ai pas entendu cet argument en cette Chambre, mais j'en ai entendu parler au dehors, et je désire en dire quelques mots—que si l'on abaisse les taux de transport, cela aura un effet désastreux sur les recettes de nos chemins de fer canadiens, que les conséquences en seront sérieuses pour le Pacifique-Canadien, et que nos chemins de fer nationaux seront gravement atteints. Je vais examiner cela brièvement. Quand la question des taux de transport est venue devant la commission des chemins de fer il y a quelques années—je crois même que la commission des chemins de fer fut alors saisie de ce sujet pour la première fois—la situation des chemins de fer nationaux n'entra jamais en considération dans l'établissement des tarifs. La commission des chemins de fer s'est basée pour cela sur les besoins du Pacifique-Canadien. On reconnut alors qu'il était impossible à la commission des chemins de fer d'établir les tarifs de telle sorte que nos chemins de fer nationaux pussent y trouver profit. C'est pourquoi les chemins de fer nationaux, en tant que facteur pour la fixation des tarifs, furent laissés de côté, et je ne crois pas me tromper en déclarant que les tarifs furent établis surtout d'après les besoins du Pacifique-Canadien.

Maintenant, on allègue en certains quartiers, qu'il est nécessaire que le Pacifique-Canadien soit prospère afin que le crédit du Canada puisse être maintenu. On allègue qu'il est nécessaire que le Pacifique-Canadien ait des tableaux de tarifs établis de telle sorte qu'il puisse gagner des surplus suffisants pour lui permettre de distribuer des dividendes sur ses actions. Je prétends, monsieur l'Orateur, que cet argument pèche par sa base. Le crédit du Canada, c'est-à-dire la situation nationale financière du Canada, n'est pas une chose qui soit fixée par le bilan du Pacifique-Canadien. Ce crédit ne peut pas être non plus fixé par le bilan de toute autre corporation. Sur quoi donc le crédit national est-il assis? C'est sur la prospérité générale du pays, et c'est tout autant sur la sécurité que le pays donne sous forme de lois et le respect de l'ordre—la sécurité que nous assurons aux capitaux étrangers qui sont ici engagés, sécurité qui est absolument essentielle si nous voulons que la prospérité puisse être maintenue. Ce sont là les facteurs qui établissent le crédit national, et non pas les bilans du Pacifique-Canadien non plus que les bilans d'aucune autre compagnie faisant des affaires en ce pays. ous avons quelquefois commis de très grandes erreurs dans notre attitude à l'égard de cette question. Je n'ai absolument rien contre le Pacifique-Canadien, et j'ai à cœur sa prospérité. Ce chemin de fer a prospéré de façon splendide au Canada, et il n'y a pas un Canadien qui soit fier du record établi par le Pacifique-Canadien; mais quand on vient soutenir que le Pacifique-Canadien doit être maintenu en la situation nécessaire pour lui permettre de gagner des dividendes sur ses capitaux, indépendamment de toute autre chose, alors je dis que nous raisonnons à faux.

Laissez-moi vous signaler une autre considération. Si nous supposons un instant que le Pacifique-Canadien se trouve dans l'impossibilité de payer ses dividendes une année, est-ce que cela serait une chose très grave au point de vue de l'intérêt national? Il n'y a pas un seul chemin de fer, pour ainsi dire, qui ne soit pas, à une époque quelconque de sa carrière, tombé entre les mains d'un receveur.

Cela a-t-il nui tant soit peu au crédit des Etats-Unis? Eh! quoi, ces derniers ont, jusqu'à une date relativement récente, emprunté beaucoup à l'étranger—en Angleterre, en France, en Hollande, enfin, dans tous les pays européens disposés à engager leur argent dans des entreprises de développement dans l'Amérique du Nord et la situation des chemins de fer américains n'a eu aucune influence quelconque sur la réputation du crédit national de la république. Autre fait qu'il ne faut pas oublier, c'est que le Canada n'a pas à souffrir du Canadien-Pacifique. Je ne crois pas que ce soit là un argument déplacé ou injuste à l'heure qu'il est.

Référant, à nouveau, au rapport Drayton-Ackworth, je constate d'après ce rapport, que l'aide totale donnée par le peuple du Canada au chemin de fer du Pacifique-

Canadien a représenté le chiffre superbe de 228 millions de dollars, depuis que ce chemin existe. Mais l'exploitation du Canadien-Pacifique comporte encore d'autres avantages. D'après la charte que le Parlement canadien lui a donnée, non seulement ses contructions—c'est-à-dire de chemins de fer— mais aussi les immenses étendues de terre qui lui furent données en subvention, sont exemptes de taxes. En ce temps-là, le Parlement, en tout cas, le peuple canadien, en général, croyait que l'exemption de taxes accordée au Pacifique-Canadien durerait vingt ans. Mais les cours de justice décidèrent, plus tard, que cette exemption ne courrait pas de la date de concession de ces terres, mais de la date du choix de celles-ci. Quel fut le résultat de cet état de choses? La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien détient ses millions d'acres de terre, dans l'Ouest canadien et dans bien des cas elle n'a même pas encore payé un sou de sa taxe.

Tel fut la conséquence de la convention arrêtée entre le Parlement du Canada et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, mais cette convention entraîna des embarras sérieux. Dans nombre de districts de l'Ouest, il fut presque impossible d'organiser des arrondissements scolaires, parce que les terres du chemin de fer Pacifique-Canadien étaient exempts de taxes et que le fardeau pesait si lourdement sur les épaules des autres contribuables de la région, qu'il leur devenait presque impossible de maintenir leurs écoles. Or, monsieur l'Orateur, cette entente fut arrêtée avec la compagnie, au début même de l'entreprise; le pays et le Parlement canadien, ont fidèlement observé non seulement l'esprit mais encore la lettre de ce traité, depuis ce jour-là jusqu'à celui-ci. Or, maintenant que nous revenons à l'état normal des choses: que les prix des produits naturels du Canada tombent, en bien des cas, en bas des chiffres d'avant-guerre, nous pouvons bien demander à la compagnie du Pacifique-Canadien de respecter l'engagement envers le peuple canadien lors de la construction de cette ligne du Pas du Nid-de-Corbeau et qu'en retour d'une subvention de $4,000,000 en argent elle s'engage à ne jamais augmenter au delà d'un certain chiffre les tarifs sur un certain nombre—une longue liste— de produits. Je soutiens, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas trop demander au Pacifique-Canadien de respecter jusqu'à la lettre même la convention arrêtée, à ce temps-là, aussi scrupuleusement, aussi complètement et aussi fidèlement que le peuple canadien a observé la convention qu'il a passée avec la même compagnie, lorsqu'on s'est engagé dans cette grande entreprise.

On doit se rappeler un autre fait. La situation financière de la compagnie du Pacifique-Canadien est loin d'être inquiétante. J'ai lu avec beaucoup d'orgueil, à titre de bon Canadien, le bilan de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, il y a quelques jours—orgueil au sens de l'assurance que procure la constatation de la solidité financière d'une de nos grandes organisations de transport que sa réserve se chiffre, non pas dans les mille, ni dans les dix, ni dans les cent mille, ni dans les millions, mais dans les centaines de millions de dollars. Je n'ai rien à redire à cela, en particulier, mais je vous le demande, monsieur l'Orateur, pourquoi toute compagnie dans les affaires établit-elle une réserve, pourquoi une compagnie de transport établit-elle une réserve de même qu'une compagnie industrielle? Ces réserves sont constituées pour parer aux mauvais jours, quand les revenus sont exposés à fléchir, et combler les déficits. Je prétends que si la convention du Pas du Nid-de-Corbeau est remise en vigueur même si elle a pour effet temporaire—d'un an ou plus—de priver la compagnie des revenus qu'elle en a retirés dans le passé, la compagnie pourra très bien prendre sur la jolie réserve qu'elle se constitue depuis des années pour servir des dividendes à ses actionnaires.

Examinons maintenant ce qui intéresse les chemins de fer nationaux. J'ai dit, il y a un instant, que la commission, quand il s'est agi de fixer le tarif, n'a jamais tenu compte des besoins des chemins de fer nationaux. C'est évidemment absurde, pour quiconque ici ou ailleurs, de songer à fixer un tarif qui permettrait aux chemins de fer nationaux de couvrir leurs frais. Cela ne peut pas se faire. J'aurai quelques mots à dire à ce sujet, j'espère, quand on reprendra l'examen des crédits du ministère des Chemins de fer. Ce n'est ni le moment, ni le lieu, ni l'occasion de discuter cette question. Je dis simplement qu'on ne peut pas fixer les taux de transport sur une base qui permette aux chemins de fer nationaux de couvrir leurs frais; par conséquent laissons cela de côté. Les lignes du réseau de l'Etat sont en majeure partie des voies de colonisation qui traversent des régions nouvelles. Je dirai, en passant, que j'ai la plus grande confiance dans l'avenir de notre chemin de fer national. J'ai déjà dit, je dis encore aujourd'hui et je répéterai chaque fois que j'en aurai l'occasion qu'il constitue un actif considérable qui sera, un jour, d'un bon rapport. Je sympathise

beaucoup avec le ministre des Chemins de fer dans la position où il se trouve relativement aux chemins de fer nationaux. Si j'en juge d'après la déclaration qu'il a faite l'autre jour, il aborde le problème d'une façon énergique et j'espère que bientôt tous les partis politiques tomberont d'accord pour traiter cette grande entreprise nationale du point de vue purement commercial et la libérer absolument et indéfiniment de toute ingérence politique dans son administration.

On a parlé des difficultés que rencontrerait le comité. Je ne vois pas comment un comité chargé de réaliser le programme énoncé cet après-midi par le ministre des Chemins de fer et appuyé par le ministre de la Milice puisse en arriver à une conclusion sensée dans le peu de temps dont il dispose. Nous savons tout ce qui détermine les taux de transport, nous connaissons toutes les circonstances qui entourent la question et il ne signifie rien de dire: "Nommons un comité parlementaire qui entendra les témoignages relatifs à cette question et que nous soumettra des conclusions devant nous permettre de prendre une décision à ce sujet." Quand nous regardons la situation qui existe aujourd'hui chez nous, nous nous apercevons qu'elle est remplie de difficultés, sinon désespérée. Nous sommes tous heureux, j'en suis sûr, de voir renaître l'activité. Pour rétablir la prospérité, faire revivre le commerce, mettre de nouveau en branle le rouage de l'industrie, stimuler l'ardeur des cultivateurs, et donner du travail aux ouvriers, il faut tout d'abord réduire les prix de transport, et c'est pour cela que je suis opposé à toute nouvelle suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. On prétend que le retour à cet ancien tarif aura un effet désastreux. Je ne vois pas pourquoi, mais même si cela devait embarrasser nos chemins de fer, le Parlement ne pourrait-il pas dans un ou deux ans examiner de nouveau la question? Revenons donc à l'ancien tarif, et voyons un peu quel effet cela pourra avoir sur la situation commerciale. Et si cela constituait une charge trop onéreuse pour nos chemins de fer, le Parlement aurait toujours la faculté d'y remédier. Mais d'ici là, la suspension ne doit pas continuer. Le Parlement doit la laisser tomber, afin que nous revenions à l'ancien état de choses et ce sera peut-être la meilleure manière de restaurer l'activité commerciale de notre pays.

M. WOODSWORTH: Je n'ai qu'un mot à dire à l'appui des remarques que vient de faire l'honorable député de Marquette (M. Crerar). Les ouvriers de l'Ouest approuveront l'attitude prise par les progressistes. Le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) signale la nécessité de réduire les taux de transport pour assurer le maintien de la Confédération. J'ajouterai que cette réduction est essentielle à la vie économique de l'Ouest. La position économique de l'Ouest est tout à fait différente de celle de l'Est. L'Ouest dépend entièrement des chemins de fer. Sans les grandes voies de transport qui les desservent, les plaines de l'Ouest, seraient inhabitées et inhabitables.

Jusqu'à un certain point, l'existence de la population dépend absolument des facilités de transport et, seuls ceux qui ont vécu dans l'Ouest sont à même d'aprécier la situation dans laquelle l'Ouest s'est trouvé depuis quelques années à cause des taux élevés de transport. Nous sommes des producteurs, nous sommes des consommateurs; et nous devons payer comme producteurs et comme consommateurs. Ceci s'applique non seulement à notre agriculture, mais aussi à nos pêcheries, à notre industrie forestière, notre industrie minière et à nos autres intérêts principaux. Il nous est impossible de commencer d'exploiter quoi que ce soit tant que les taux demeureront ce qu'ils sont aujourd'hui. Je crois que, tout d'abord, les chemins de fer ont été construits pour servir le peuple. Des sommes considérables ont été données pour la construction du Pacifique-Canadien dans l'intérêt du peuple; mais nous voyons aujourd'hui que le peuple n'a pas les moyens de payer les taux de transport. Il est des cas où les produits ont pourri sur le sol parce que les producteurs ne pouvaient pas payer pour les faire transporter aux villes.

Je crois que l'honorable député de Marquette a déjà appelé notre attention sur le fait que dans l'Ouest central, nous ne pouvons avoir le bois de la côte du Pacifique simplement parce que les taux de chemins de fer nous en empêchent. Conséquemment il est absolument essentiel que ces taux soient réduits. Je ne vois pas que nous ayons à nous occuper beaucoup de la situation du Pacifique-Canadien. Nous reconnaissons tous que, dans le passé, ce réseau a joui d'une période de grande prospérité. Nous savons que des lignes subsidiaires ont été construites. Pourquoi ce chemin de fer ne prendrait-il pas sa part du fardeau, comme les autres industries et les autres exploitations, durant une période où nous souffrons plus ou moins de la dépression?

La proposition de former un comité tend évidemment vers une discussion de toute la question. Supposons que le comité recommande de continuer à suspendre l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, où en serions-nous alors? Je me contenterai de dire que, d'après mon meilleur jugement, l'Ouest, du moins, ne voudra jamais tolérer pareille recommandation. Nous ne pouvons pas continuer dans l'état où nous sommes, avec les dizaines de mille chômeurs que nous avons aujourd'hui et le marasme qui existe actuellement. Il faut de toute nécessité nous soulager et il me semble que cette question ne devrait pas être envoyée à un comité qui la discutera pendant des semaines; et, puisque cette question est une question de principes, la discussion devrait se faire à la Chambre et c'est ici que nous devrions décider du principe.

L'hon. A. K. MACLEAN: (Halifax): Au risque de répéter beaucoup de ce qui s'est dit cet après-midi, monsieur l'Orateur, je veux dire quelques mots touchant la résolution actuellement discutée par la Chambre. Je partage l'avis de l'honorable député qui dirige le parti progressiste (M. Crerar) quand il dit que la question essentielle et vitale qu'entraîne cette résolution est celle de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau entrée en vigueur en 1897. J'admets que c'est une question très importante. Elle est importante pour les honorables députés qui siègent en face de moi et représentent les provinces des prairies; cependant, je désire leur rappeler que cette question n'intéresse pas seulement l'ouest du Canada, mais aussi l'Est. Bien plus, je dis que par un concours d'événements survenus récemment et à cause de la situation financière et économique du pays, elle est devenue un problème national que nous devons envisager de ce point de vue. Si nous ne l'étudions pas ainsi, il nous sera impossible d'en venir à des conclusions justes et aines. J'avoue que, virtuellement, cette quetion comporte un grand principe et que les honorables députés sont appelés à décider d'une question très difficile; cependant, il nous faut la régler. Le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a cru prudent de soumettre ces matières à un comité et la question que nous avons à débattre cet après-midi c'est de savoir si, dans les circonstances, cette demande est juste, pratique, raisonnable et si la Chambre devrait l'accorder. Il est peut-être parfaitement vrai que l'introduction, le premier article de la résolution est couché en termes trop généraux. Cependant, la partie importante de la résolution est l'article exécutoire contenant la soumission que le ministre nous demande de placer devant le comité. Qu'on me permette de le lire:

> Que dans les circonstances, il est désirable d'offrir à tous les intéressés l'occasion de soumettre leur opinion sur le sujet audit comité, surtout par rapport à l'effet que les tarifs établis par la Convention du Pas du Nid-de-Corbeau ont produit sur les chemins de fer nationaux canadiens et d'autres lignes, comme sur l'expansion agricole et l'industrie canadienne en général;

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami a fait allusion à la partie précédente de la résolution en disant qu'elle servait simplement d'introduction. Me permettra-t-on d'attirer son attention sur le fait qu'il n'en est pas ainsi.

Le premier alinéa du texte de la motion contient le dispositif du projet de résolution. Il dit "Bien que,... *et cætera*, il y a lieu de nommer un comité spécial chargé d'examiner la question des tarifs de chemin de fer."

L'hon. A. K. MACLEAN: Je persiste à dire que le texte du premier alinéa offre un caractère général. Il mentionne l'existence de pourparlers entre le Gouvernement et les administrateurs des réseaux; il rappelle la convention de tarifs du Nid-de-Corbeau; mais c'est dans le dernier alinéa que se trouve le dispositif véritable.

Après la lecture de cet alinéa, je suis en droit de conclure que la motion ne demande pas une enquête dans les tarifs généraux des chemins de fer. Ce serait une tâche impossible à exécuter par un comité parlementaire ou par la Chambre elle-même; car peu d'entre nous avons la compétence nécessaire pour donner notre avis sur les éléments constitutifs d'un tarif de chemin de fer. Nous n'avons pas fait les études et nous n'avons pas acquis l'expérience nécessaires pour nous permettre de le faire, à l'exception peut-être de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton).

Au fait, la motion propose la nomination d'un comité qui examinera l'effet de la convention du Nid-de-Corbeau sur les lignes du réseau national. C'est par là que la question devient d'intérêt national; elle intéresse non une région mais le pays tout entier; elle intéresse tous les habitants. Si l'effet de cette convention est d'augmenter le fardeau des impôts, tous et chacun ont le droit d'être entendus.

Le chef de l'opposition combat la création d'un comité parlementaire. Il prétend que le Gouvernement doit lui-même soumettre

aux Chambres un projet de remaniement. A mon point de vue, la question est une question politique. Ce n'est pas uniquement une question de tarifs. La convention du Nid-de-Corbeau a reçu la ratification du Parlement, qui en avait besoin pour entrer en application. Le Parlement l'a discutée; si donc la suspension doit être maintenue ou si la convention doit être rétablie, c'est affaire au Parlement à en décider. Et alors le Parlement a besoin de s'éclairer en se faisant représenter tous les faits jugés nécessaires; c'est dans ce but que le comité doit être nommé.

Je ferai un bref commentaire sur les observations de l'honorable député de Marquette (M. Crerar). J'ai cru qu'il avait tendance à apprécier l'arrangement du Nid-de-Corbeau au point de vue des besoins généraux du Dominion à l'époque où cette convention fut passée. Il n'a pas tenu compte de la situation nouvelle qui existe aujourd'hui. Il paraît avoir oublié que le pays sort d'une longue guerre qui a bouleversé une foule de choses que nous croyions réglées depuis longtemps et dont les effets se sont répercutés sur la situation économique du Canada et même du monde entier. C'est un point qu'il ne faut pas perdre de vue.

Il existe un autre fait important qui modifie la situation. Depuis 1897 l'Etat a acquis un vaste réseau de chemins de fer et créé un régime qui n'existait pas au moment où la convention fut passée. Remarquez bien je n'ai pas un mot à dire ni pour ni contre les conditions de l'arrangement du Nid-de-Corbeau. J'avoue que je n'ai jamais eu l'occasion de l'étudier sérieusement. Habitant l'est du pays, je n'avais pas le même intérêt que nos amis de l'Ouest d'en examiner les conditions. Je me borne pour l'instant à signaler l'importance de la motion.

La moyenne des membres n'est pas et ne peut pas être renseignée sur les faits; j'irai plus loin, et je dirai que le pays en général n'en connaît pas beaucoup plus probablement. Avant donc de passer aux décisions, il est sage que le Parlement charge un comité de réunir tous les renseignements utiles pour éclairer sa religion.

Je veut encore rappeler deux observations du chef de la gauche progressiste avant de passer à la suite de mes remarques.

Il y a eu un temps, sans doute, où la convention du Nid-de-Corbeau était encore considérée comme une question intéressant exclusivement l'Ouest, intéressant principalement la compagnie du Pacifique-Canadien et les populations desservies par ce chemin de fer. La question a dépassé ces bornes aujourd'hui. Elle n'intéresse plus seulement le Pacifique-Canadien et le pays de l'Ouest. D'autres réseaux et d'autres intéressés sont mis en cause.

Notre collègue (M. Crerar) a dit que même si le rétablissement de la convention de tarifs devait faire disparaître les dividendes du Pacifique-Canadien, cela ne serait pas un résultat contraire à l'intérêt public.

Naturellement si cela arrivait, ce serait malheureux pour les actionnaires. Mais je crains qu'il y ait d'autres intérêts en jeu. Qu'est-ce que cela signifirait si ce chemin de fer était dans l'impossibilité de gagner le dividende sur les actions détenues par le public? Cela ne signifierait-il pas qu'il y a eu une diminution dans le trafic des chemins de fer qui indiquerait à son tour que l'activité commerciale du pays a décliné? Et si cet état de choses était très dommageable au Pacifique-Canadien, est-ce que tous les autres intérêts du pays n'en souffriraient pas nécessairement? Je dis donc que c'est une question qui porte plus loin que les intérêts du Pacifique-Canadien seul.

Mais j'admets pour le moment que je ne suis pas intéressé à la question de savoir si dans le cas où la convention du Pas du Nid-du-Corbeau était observée de nouveau cela amènerait une telle diminution dans les recettes du Pacifique-Canadien que la compagnie serait obligée de supprimer son dividende. Pour le moment, nous ne devons pas nous occuper de ce côté de la question. Un chemin de fer ne crée pas de lui-même ou n'engendre pas le trafic. Tous les objets qui s'échangent, sont le produit d'un groupe quelconque de notre population et une transaction commerciale se compose d'une vente et d'un achat de la part de deux personnes, la vente et l'achat doivent être un fait accompli et se faire avant que le service des transports soit requis. En d'autres termes, un chemin de fer ne fonctionne qu'après que des individus ont terminé des transactions d'affaires et de commerce.

Je suis convaincu qu'aucun Canadien n'est satisfait de ce que les chemins de fer nationaux ont été exploités l'an dernier avec un déficit dépassant de beaucoup cinquante millions de dollars—un déficit qui doit être couvert par l'impôt. A quoi est-il dû? Au fait, naturellement, que le commerce et l'industrie du pays ne sont pas dans leur état normal. C'est pourquoi nous avons ce terrible déficit qui est un

lourd fardeau pour le public. Je suis persuadé que chacun est intéressé à voir se terminer ces déficits et les chemins de fer ramenés à une situation qui leur permettra au moins de payer leurs frais d'exploitation. Et il y a parité de cas. Si nos chemins de fer sont assez prospères pour payer leurs frais d'exploitation seulement, cela indique un degré semblable de prospérité dans le pays; et je tiens à protester contre l'impression que mon honorable ami de Marquette m'a semblé vouloir créer dans la Chambre, savoir que, du point de vue national, il importait peu que nos chemins de fer fassent leurs frais d'exploitation ou payaient des dividendes.

Mais, monsieur l'Orateur, que comporte cette résolution? Le ministre de la Milice et de la Défense a déjà fait l'historique de la convention du Pas du Nid-du-Corbeau. C'est en 1897 qu'on a conclu la convention en vertu de laquelle la compagnie du Pacifique-Canadien a entrepris la construction d'un certain nombre de milles de chemins de fer en Colombie-Anglaise, surtout dans le but de développer les mines dans une région de cette province; ce fut la raison donnée au Parlement à cette époque. Le Pacifique-Canadien ou d'autres intérêts ont demandé au gouvernement d'alors de payer une subvention de $11,000 par mille et on leur a payé environ $3,000,000 pour la construction de cette voie et l'exécution du contrat. En considération de cette aide, la compagnie de chemin de fer a consenti à fixer des tarifs maxima sur quinze produits qu'elle transportait de l'est de Port-Arthur dans des localités de l'ouest; elle a aussi consenti à fixer des tarifs maxima pour le blé et autres grains qu'elle transportait de l'ouest à l'est jusqu'à Port-Arthur. Je ne doute pas que cette convention était destinée à correspondre aux conditions particulières qui existaient alors dans l'Ouest. La convention a continué en vigueur sans modification jusqu'au mois d'août 1918 quand, par l'adoption de la Loi des mesures de guerre, on a accordé une augmentation de 25 pour 100 sur les tarifs qui ont remplacé les tarifs maxima établis. En 1919, comme l'ont déjà dit plusieurs honorables députés, on a adopté l'article 325 de la Loi des chemins de fer en vue de suspendre l'effet de cette convention. Cette suspension arrive à expiration au mois de juillet prochain, à moins que le Parlement ne la prolonge davantage.

Or, pour que le Gouvernement soit en état de décider si la suspension doit être prolongée ou si elle doit subir certaines modifications, le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a demandé à la Chambre l'autorisation de soumettre toute la question à un comité dans le but j'imagine —je ne peux pas concevoir un autre but— d'obtenir tous les renseignements qui ont trait à cette affaire particulière. J'estime que le problème est assez important pour autoriser la formation de ce comité à cette intention, et pour cette raison je donnerai mon appui à la résolution.

Quels sont les faits que nous avons besoin de connaître? L'on dit que le retour à cette convention en juillet prochain, causera un déficit dans l'exploitation du Pacifique-Canadien. Je ne sais pas si c'est exact ou non.

Des gens qui ne sont pas experts en matière de chemins de fer et très peu ou point de la situation actuelle, m'ont certifié la chose, mais je n'aimerais pas à me fier à ces déclarations suspectes pour tirer mes propres conclusions. Sont-ils bien nombreux les honorables députés qui sont assez au fait de la situation pour être en mesure de se prononcer au pied levé sur cette question? Pour qu'un honorable député adopte pareille attitude, suivant moi, il faudrait qu'il possédât sur le bout de ses doigts tous les renseignements relatifs à la mise en vigueur et au fonctionnement des tarifs de chemin de fer. S'il se trouve ici un seul de mes collègues qui soit dans cette situation, il pourrait peut-être se risquer à se prononcer sur la solution à donner au problème sans qu'il ait besoin d'entendre d'autres témoignages.

Je soutiens, qu'avant de prendre une décision, nous devrions nous renseigner aussi exactement qu'il soit possible de le faire sur l'effet qu'aura, disons, sur les recettes du Pacifique-Canadien, le rétablissement de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau? Voilà l'un des éléments essentiels du problème et, pour ma part, je désirerais connaître l'opinion des experts à ce sujet. Or, je ne vois pas d'autre moyen d'obtenir ces renseignements, sauf par la création d'un comité parlementaire. Si nous obtenons directement ces informations de la compagnie leur exactitude sera mise en doute sans tarder, tandis que si nous les obtenons de la commission des chemins de fer, on accusera peut-être certains commissaires de nourrir des préventions de ce chef de sorte que les renseignements prêteront aux soupçons. La situation, je le répète, s'est grandement modifiée au cours des deux dernières années, c'est-à-dire depuis que l'article 325 de la loi a été adopté par le Parlement. Le fait d'adopter la teneur de cet article à cette époque n'exigeait pas une forte dose de courage. Personne n'a sou-

levé d'objection. La situation dans l'Ouest était alors bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. L'énorme récolte des producteurs de blé de l'Ouest était achetée et vendue par l'Etat de sorte que la question des tarifs de transport des compagnies de chemin de fer n'avait guère d'importance étant donné que le producteur n'avait rien à voir à l'acquittement de ces frais. En tout cas, l'opinion publique était telle à cette époque qu'il n'a pas fallu une forte dose de courage au Gouvernement ou au Parlement du jour pour suspendre la convention du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau et adopter l'article 325 de la loi des chemins de fer.

Le peuple canadien a acquis en ces dernières années la propriété d'un grand réseau de chemin de fer et le Gouvernement a l'intention de continuer l'exploitation de nos voies ferrées sous le régime de la nationalisation—c'est là une expérience d'une portée énorme et qui réussira, nous l'espérons tous. A venir jusqu'en ces dernières années, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien se faisaient concurrence dans l'Ouest afin de transporter les produits des provinces des prairies. Si la même situation existait à cette heure, la concurrence aurait peut-être pour effet de réglementer les tarifs. Or, la concurrence n'existe plus aujourd'hui. Ces chemins de fer, du moment qu'ils sont passés aux mains de l'Etat ont été pour ainsi dire consolidés. L'exploitation des chemins de fer nationaux du Canada se solde chaque année par un déficit considérable sans mentionner l'impossibilité absolue dans laquelle ils se trouvent d'acquitter l'intérêt sur les sommes qu'ils doivent au pays. Le peuple canadien est obligé de combler les déficits provenant de l'exploitation des chemins de fer nationaux. Les gens de toutes les parties du pays, ceux de l'Est comme ceux de l'Ouest sont obligés d'acquitter leur quote-part de ce chef. Or, tant que le Gouvernement sera dans l'obligation de taxer lourdement la population afin de combler les déficits résultant de l'exploitation de nos voies ferrées, il est inutile d'espérer voir revenir le commerce et l'industrie au Canada.

M. SPENCER: Mon honorable ami affirme que les sommes nécessaires pour combler les déficits de nos chemins de fer sortent des goussets du peuple canadien. D'où proviennent donc les sommes payées pour acquitter les tarifs de transports?

L'hon. M. MACLEAN: Les tarifs de transport sont acquittés, en dernier ressort, par le consommateur, c'est-à-dire celui qui achète l'article qui a été produit et transporté.

Plus on taxe le peuple afin de combler les déficits de nos chemins de fer, moins les gens ont d'argent pour acheter les articles de première nécessité que produit le Canada. Quel que soit l'angle sous lequel vous examinez le problème, vous vous rendez compte qu'il intéresse la population du pays tout entier. Par suite de la remise en vigueur de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, si le déficit imputable à l'exploitation de nos chemins de fer nationaux s'accroît de $10,000,000 ou $20,000,000, il est évident que nous nous trouvons en face d'un grave problème national. Il dépasse de cent coudées toute question relative à l'Ouest, puisqu'il intéresse tout le pays. Les représentants du peuple doivent prendre le temps de revoir la situation dans son ensemble, à leur titre de Canadiens et sans tenir compte uniquement des intérêts d'une région.

J'ai entendu dire—non pas peut-être par des gens compétents, je dois l'admettre—que le déficit dans l'exploitation de notre réseau de chemin de fer nationaux s'augmentera de dix à vingt millions si la convention du Pas du Nid-de-Corbeau est remise en vigueur. Pour ma part, je désirerais m'assurer si cette prédiction est oui ou non bien fondée. Si j'avais une conviction arrêtée sur ce point, mon opinion serait modifiée du tout au tout sur cette question tandis que mes commettants, j'en suis sûr, inclineraient à voir la situation sous un jour bien différent.

Mais qui va m'informer et informer la Chambre du bien fondé de cette déclaration? Mieux vaut que nous parvenions à la connaissance des faits par l'entremise d'un comité que par celle du ministre des Chemins de fer, le réseau national étant exploité par des directeurs présumés indépendants. Quelle objection peut-il y avoir à ce que des questions de ce genre soient élucidées de manière à être parfaitement comprises par le Parlement et par le peuple? Comment pouvons-nous mieux réussir à connaître les faits qu'en instituant un comité chargé de les élucider avant que nous soyons appelés à nous prononcer?

A en croire le chef de l'opposition, le ministère devrait définir son attitude et chercher à la confirmer par une loi. Cela est possible dans certains cas, mais peut parfois ne pas être à propos. C'est le chef de l'opposition ou le chef du parti progressiste qui a reconnu, cet après-midi, le caractère compliqué du présent cas. Le Par-

lement a des responsabilités à cet égard, c'est lui qui a conclu cette entente en 1897, c'est lui seul qui peut la modifier ou la remplacer par une autre, et il ne doit pas se soustraire à ses obligations; d'ailleurs, il ne le peut pas, il lui faut discuter la question et la juger. Cependant, je le répète, il a besoin d'arriver à la connaître plus à fond que la plupart des députés ne la connaissent jusqu'à présent. C'est au Gouvernement qu'il appartient de se prononcer dans ce cas, mais il prétend ne pas être appelé à définir son attitude avant que le comité n'ait fait rapport. Voilà qui est raisonnable et conforme à la pratique suivie dans le passé, ainsi qu'à la pratique parlementaire que la constitution peut autoriser. Je ne vois donc pas d'objection à ce qu'on institue ce comité, comme le demande le ministre des Chemins le fer (M. Kennedy); il n'aura pas à déclarer si l'application de l'article 325 devrait être suspendue davantage ou non, et je ne sache pas que le ministre des Chemins de fer ait songé à lui attribuer ce rôle; il devra tout simplement chercher à découvrir quel effet aura l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau par rapport au réseau national et aux autres chemins de fer, et par rapport au progrès de l'agriculture et de l'industrie en général. En lisant avec soin le projet de résolution, on voit que l'honorable ministre a prévu la révélation des faits pertinents à cette cause au moyen d'un comité qui en fera rapport à la Chambre à la suite d'une enquête qui, d'après moi, peut être bientôt terminée.

M. FORKE: Avez-vous songé que ceux qui s'opposent à l'abrogation de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau se prétendent incapables de continuer leur production si les taux actuels sont maintenus? Ils savent à quoi s'en tenir et n'ont pas besoin d'enquête. Il leur est impossible d'opérer, sous le régime actuel.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne veux pas discuter avec mon honorable ami l'effet des taux actuels par rapport aux producteurs d'une région quelconque au Canada. Nous sommes tous d'avis que les taux de transport devraient être réduits en ce que concerne les articles indispensables. La population de ma propre région ressent, comme toute autre, la conséquence des taux élevés par rapport à ces articles. Nombreux sont ceux qui m'ont déjà déclaré, depuis une couple d'années, ne pouvoir continuer leurs opérations à cause de ces taux. C'est là un problème qui existe dans tout le pays. J'espère qu'on va bientôt réduire le tarif par rapport aux articles essentiels, comme le blé, par exemple, auquel les honorables députés qui siègent en face de moi attachent tant d'intérêt. J'espère que si l'article 325 continuait de s'appliquer, cela ne signifierait pas qu'il fallût désespérer de voir réduire les taux de chemins de fer. Je le répète, toute la population tient à ce qu'ils soient réduits, et je présume que la seule raison pour laquelle ceux du réseau national ne l'ont pas été, c'est que ses opérations se sont soldées par un immense déficit. Si ce déficit augmente, comment allons-nous pouvoir espérer que les taux soient réduits?

Mon honorable ami ne s'aperçoit-il pas que cette question est importante? Nous ne pouvons pas avoir de gros déficits provenant des chemins de fer et des tarifs-marchandise peu élevés sans que quelque chose en souffre au pays.

Quelqu'un a émis l'idée que la nation ne se trouverait pas nécessairement plus mal si les résultats des opérations du Pacifique-Canadien étaient désastreux, cette année, et si un déficit remplaçait l'excédant usuel. Je ne suis pas actionnaire du Pacifique-Canadien; je n'ai pas plus d'intérêt dans cette entreprise que tout autre membre de la Chambre; si ce n'est que je souhaite que toutes les grandes institutions du pays jouissent d'une prospérité raisonnable. En effet, s'il en était autrement, nous en ressentirions le contrecoup. Un déficit dans les opérations du Pacifique-Canadien serait, à mon avis, un malheur pour nous tous. On ne saurait en prévoir les conséquences. Elles seraient peut-être moins mauvaises que les uns le croient; néanmoins, je ne crains pas de dire que, si une telle chose arrivait, nous nous trouverions en présence d'une situation grosse de dangers pour notre prospérité économique.

M. MORRISON: Si les chemins de fer n'avaient pas pu payer de dividendes depuis deux ans, croyez-vous que cela aurait eu, pour les Canadiens en général un effet aussi désastreux que la situation actuelle dans laquelle la masse des gens, quelque fût l'industrie qu'ils embrassaient, a perdu de l'argent?

L'hon. M. MACLEAN: Permettez-moi de dire à mon honorable ami que, lorsqu'une entreprise commerciale organisée fait faillite, tout le monde s'en ressent. L'honorable député ne dira pas que les récentes faillites de plusieurs établissements de commerce de ce pays n'ont pas de mauvaises conséquences, d'abord, pour le milieu où se trouvaient ces établisse-

ments et, en deuxième lieu, pour toutes les autres parties du pays.

M. MORRISON: Vous éludez la question. Je vous ai posé une question directe et vous n'y avez pas répondu.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami veut-il la répéter?

M. MORRISON: Pensez-vous, ai-je demandé, que le défaut par les chemins de fer de payer des dividendes depuis deux ans aurait été plus désastreux que la situation actuelle dans laquelle la masse des gens, quelque fût l'industrie qu'ils embrassaient, a perdu de l'argent. Vous croyez apparemment que les chemins de fer sont de première importance comparativement à la masse.

L'hon. M. MACLEAN: En premier lieu, je doute que de répondre à mon honorable ami pourrait faire du bien, car je ne crois pas que cela importe aucunement. Il est regrettable pour un pays, il va sans dire, que les gens produisent des denrées qui leur causent des pertes, et il est regrettable que les chemins de fer vendent leurs services à perte. Je ne me chargerais pas de dire quelle est la pire alternative. Les deux choses sont assez mauvaises. Dieu sait. Ce n'est pas ce genre de questions que l'on tient à discuter dans le moment. Nous devrions plutôt nous préoccuper d'éloigner les causes qui amènent de telles situations.

Je ne suis pas l'avocat des chemins de fer. J'ai simplement voulu dire qu'il n'est pas à désirer que l'on puise dans la bourse des habitants de ce pays, au moyen des impôts, des sommes d'argent qui servent à combler les déficits de l'exploitation du réseau des voies ferrées de l'Etat, ou à payer les dividendes d'entreprises privées; néanmoins, la situation serait certainement aggravée si le déficits du réseau national, l'an dernier, devaient s'accroître. Elle le serait assurément si le même malheur arrivait à d'autres entreprises de chemin de fer au Canada. Tout cela signifierait simplement que la population aurait à payer le coût des transports nécessaires et à supporter le fardeau d'impôts plus lourds.

La question que pose le projet de résolution est importante pour le réseau des chemins de fer nationaux du Canada et pour les autres réseaux de voies ferrées du pays. Elle intéresse toutes les classes; elle n'est ni provinciale, ni régionale; elle a un caractère national et nous devons l'envisager sous ce jour. A n'en pas douter, elle concerne le contribuable. Si cette convention entraîne un surcroît d'impôts, nous devons, à titre de représentants du peuple, examiner la question qui nous est soumise à la lumière de ce résultat; autrement, nous n'accomplirons pas notre devoir. Plusieurs faits compliqués et embrouillés se rapportent à l'ensemble du problème. Nous devons nous familiariser avec eux et nous en rendre maîtres. Selon moi, il ne faudrait pas grand temps pour les exposer à un comité qui les soumettrait au Parlement qui aurait à prendre des mesures. Il y aurait lieu d'adopter le projet de résolution, même si le comité se bornait à recueillir les faits ayant trait à l'affaire, sans soumettre de conclusions—et il est bien possible que ce soit là la ligne de conduite que le comité devrait suivre. Que pourrait-on trouver à reprocher à cette idée-là?

Sauf une ou deux exceptions, personne ici ne peut se dire assez renseigné sur la question pour être en mesure de la trancher sur-le-champ. Ceux qui croient l'être—ils sont assurément bien peu nombreux—sauront faire montre d'assez de justice et de générosité pour permettre à ceux de leurs collègues qui désirent obtenir plus de lumière sur le sujet de se procurer les renseignements supplémentaires qu'un comité serait capable de recueillir. C'est pour ce motif que j'entends appuyer la résolution du ministre.

La question est de celles qu'il convient à tous égards de renvoyer à un comité. Si je me suis fortement prononcé en faveur de la nomination d'un comité spécial, cela ne veut pas dire que je sois favorable à l'idée de suspendre l'effet de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Pour l'instant, je ne me juge pas capable de me prononcer sur la question, et c'est pourquoi je prête mon appui au ministre des Chemins de fer en invitant la Chambre à agréer le projet de résolution.

M. CAMPBELL: L'honorable député me dira-t-il s'il a tenu compte du caractère sacré d'un contrat par écrit?

L'hon. M. MACLEAN: J'avais songé à dire un mot de cela; voici donc ce que j'ai à répondre à l'honorable député: au cours des deux ou trois dernières années, bien des conventions écrites intervenues entre particuliers ou entre compagnies, ont été changées ou violées, qui étaient pourtant considérées comme choses sacrées. C'est une des conséquences de l'après-guerre. Les trois dernières années ont vu la suspension, le changement ou l'abrogation de beaucoup de conventions entre nations, entre gouverne-

ments, entre compagnies ou entre particuliers. Les conditions de l'après-guerre ont changé le cours des événements, elles ont forcé gouvernements et particuliers à prendre des décisions imprévues au sujet d'une multitude d'affaires et d'opérations.

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

Reprise de la séance

M. MORRISON: Monsieur l'Orateur, je veux me borner à faire connaître en quelques mots mon sentiment sur la question à l'étude, vu qu'on en a déjà fait un examen assez complet. Je dirai tout d'abord que je ne nourris aucun ressentimnet contre les chemins de fer, peu importe qu'ils appartiennent à l'Etat ou à des compagnies privées. Le pays, je m'en rends pleinement compte, ne peut prospérer qu'à la condition que nos chemins de fer fassent de florissantes affaires. Le devoir incombe à la Chambre d'arranger les choses de manière que tous, compagnies de chemin de fer aussi bien qu'industriels et cultivateurs, patrons et ouvriers soient traités avec justice, et c'est pourquoi je tiens à faire part ici de la manière de voir de mes commettants.

Au dire du représentant d'Halifax (M. Maclean), c'est sur le consommateur que retombent les frais de transport. Ce n'est pas toujours le cas. Prenons comme exemple le coût du transport à partir de certains endroits du centre des trois provinces de l'Ouest. De Brandon à Fort-William, il est de 21 cents par 100 livres de grain; de Régina, il est de 29 cents, et de Calgary, 38 cents. Puisque c'est le consommateur qui solde le transport, comment se fait-il que le producteur ne reçoit le prix auquel le grain se vend à Fort-William, moins 21 cents; de même celui de Régina reçoit le prix obtenu à Fort-William, moins 29 cents, et celui de Calgary le prix de Fort-William, moins 38 cents. Les cultivateurs écoulent leur grain sur les marchés du monde entier; le prix en dépend du cours mondial. S'ils en pouvaient eux-mêmes fixer le prix, c'est le consommateur qui se trouverait à payer le transport.

Les cultivateurs du Manitoba achètent les machines agricoles dans l'Est à meilleur compte que ne peuvent faire ceux de la Saskatchewan, tandis que ces derniers les paient un peu moins cher que les cultivateurs de l'Alberta. En tant que consommateurs, on le voit, les cultivateurs sont tenus au paiement du transport des machines agricoles. Dans les deux sens le transport est à leurs frais, et c'est pourquoi ils ont le plus vif intérêt à ce que les tarifs des chemins de fer soient réglés de façon plus équitable.

Le transport du bois et des divers matériaux de construction coûte un prix vraiment prohibitif. Le représentant d'Halifax (M. Maclean) a dépeint sous les plus sombres couleurs la situation qui se produirait au Canada le jour où les chemins de fer ne pourraient plus servir de dividendes; à l'en croire, cependant, ils ne peuvent gagner de dividendes qu'à la faveur de tarifs excessifs. Depuis quelques années, les tarifs sont tellement élevés que le trafic s'en trouve très sensiblement amoindri. A mon avis, les compagnies de chemin de fer gagneraient plus à avoir un trafic plus abondant au moyen de tarifs plus réduits, et le pays, à coup sûr, s'en trouverait beaucoup mieux. Je sais des cultivateurs et des marchands qui aimeraient bien à se construire des bâtiments, mais qui s'en abstiennent pour le moment, parce qu'ils comptent toujours qu'avec le temps les tarifs des chemins de fer finiront par baisser. Si grand besoin qu'ils aient de meilleurs bâtiments, ils en remettent la construction à plus tard, certains qu'ils savent que leur argent les mènera beaucoup plus loin le jour où ces tarifs seront moins élevés.

Si je cite ces exemples c'est pour montrer que les tarifs exorbitants des chemins de fer ne sont pas ce que toutes les classes de la population peuvent souhaiter de mieux.

Je connais quelques employés de chemin de fer qui m'ont interrogé sur cet aspect de la question. L'un d'eux m'a dit: "Je n'ai travaillé que quatre mois, l'an dernier. Je suis bien payé lorsque je travaille, mais le salaire élevé que je ne reçois que quatre mois par année n'est guère suffisant pour ma subsistance." Si les affaires étaient plus actives, ces employés accepteraient un salaire plus modique à la condition de travailler toute l'année. Mais quand un homme n'est employé que quatre ou six mois par année, il lui faut un salaire considérable pour les jours qu'il est occupé.

Nous prétendons qu'il vaudrait mieux pour les employés de chemin de fer et pour le pays, en général, que les tarifs soient diminués. J'ai rencontré, l'an dernier, un monsieur qui m'a entretenu de ce sujet. Il venait d'Edmonton et se dirigeait vers l'Est. Il n'a été sur le train qu'une nuit. Il voulut avoir un compartiment pour lequel on lui demanda $33 pour cette nuit-là seulement. Il dit au conducteur: "Toutes ces pièces sont-elles occupées?" "Non, pas

une seule," répondit l'autre. "Est-ce l'habitude?" ajouta le voyageur. "Depuis deux semaines," répliqua le conducteur, "pas un seul compartiment de ce train n'a été retenu." Le premier demanda: "Et avant l'augmentation des tarifs?" Le conducteur répondit: "Il était très rare qu'il y en eût un seul d'inoccupé." Ce voyageur m'a rapporté cette conversation pour montrer que les chemins de fer avaient tellement augmenté leurs prix qu'ils étaient devenus inabordables, et que les compagnies ruinaient elles-mêmes leurs affaires.

Monsieur l'Orateur, l'Ouest a été colonisé en partie grâce à la protection que lui a accordée la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, et nous sommes d'avis qu'elle doit être remise en vigueur sans retard. Rien autre ne pourra contenter le pays qui désire vivement que cette convention soit de nouveau mise en vigueur le 6 juillet.

L'hon. J. A. STEWART: Cet après-midi, le ministre de la Milice et de la Défence et l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) se sont attachés à démontrer que la guerre avait opéré d'énormes changements au Canada. L'honorable député d'Halifax s'est surtout attardé aux conséquences de cette guerre sur la situation économique. Si le ministre de la Milice avait avoué à la Chambre que l'un des plus remarquables changements dont on ait été témoin au Canada depuis les hostilités réside dans la politique du Gouvernement, je pense que les membres auraient été d'accord avec lui. Il a été d'habitude constante au Parlement que l'exécutif assume la responsabilité de sa conduite dans des questions importantes. Je pense que celle qui fait l'objet de cette résolution est tellement sérieuse que les membres de la Chambre et tout le pays seront d'avis que le cabinet devrait donner une direction au Parlement.

J'ai suivi les observations du ministre des Chemins de fer et des Canaux, j'ai écouté attentivement celles du ministre de la Milice et je ne crois pas être injuste à leur égard en disant qu'elles n'indiquent nullement quelle est la politique du Gouvernement dans une affaire de l'importance de celle que vise le projet de résolution. J'irai plus loin. Non seulement n'avons-nous eu aucune indication des banquettes ministérielles au sujet de la politique de l'exécutif à cet égard, mais ceux qui ont pris la parole n'ont pas même tenté de dessiner la conduite probable du cabinet et ses intentions futures. Il est évident

que le poids de cette affaire repose sur les épaules du Gouvernement.

Voici l'opinion exprimée par l'ordonnance 308 de la commission des chemins de fer, rendue le 15 septembre 1920:

> Comme notre juridiction relativement aux augmentations de tarifs de certaines lignes de chemins de fer de l'Ouest du Canada dépend en entier de l'amendement à l'article 325 de la loi des chemins de fer, 1919, qui expire le 6 juillet 1922, les tarifs établis par la présente ne peuvent subsister après cette date, à moins que le Parlement, dans sa sagesse, ne juge à propos d'étendre les dispositions de cet article. En conséquence, les tarifs ici déterminés cesseront d'être en vigueur le 1er juillet 1922.

Conformément à cette ordonnance 308, il est clair qu'il appartient au Gouvernement de définir sa politique. L'examen définitif et la décision de cette affaire par la commission des chemins de fer sont arrêtés. Si le ministère définit son attitude, la commission des chemins de fer pourra agir d'après le résultat de son enquête, depuis 1920, dans le but de recommander quelle serait la revision équitable des tarifs, en tenant compte de la situation générale du pays.

Si le Gouvernement définit sa politique, et si le Parlement prend une décision, il n'y aura plus rien pour empêcher la commission des chemins de fer de régler définitivement la question.

Voyons ce que comporte la résolution soumise à la Chambre. Quelle sera la portée de cette enquête que le Gouvernement veut confier à un comité spécial? Je lis la résolution:

> Bien que la réglementation des tarifs des chemins de fer relève de la commission des chemins de fer, il est désirable de nommer un comité spécial qui s'enquerre...

De quoi s'enquerra-t-on?

> ...des frais de transport par voie ferrée.

Ce sont les seuls mots de toute la résolution, qui définissent et limitent la portée de l'enquête que l'on veut faire. Si l'on adopte cette résolution, on limite par le fait même les pouvoirs d'enquête du comité, car les termes mêmes dans lesquels elle est rédigée ne permettent pas au comité de porter ses recherches sur d'autres sujets que la question des frais de transport par voie ferrée. La résolution ne contient pas un mot au sujet des tarifs en général. Le comité devra étudier la question des frais de transport par voie ferrée—mais par rapport à quoi? Voyons ce que dit le second paragraphe:

> Que dans les circonstances, il convient d'offrir à tous les intéressés l'occasion de soumettre leur opinion à ce sujet audit comité.

Quel est le sujet de cette enquête? Le sujet de l'enquête est limité absolument par les termes du paragraphe précédent. Ce sera une enquête au sujet des frais de transport par voie ferrée. Quand le comité aura terminé cette enquête, il aura épuisé tous les pouvoirs que lui confère la résolution, car elle ne fait aucune mention du renouvellement de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, et si le comité essayait d'étudier cette question, il outrepasserait sa juridiction et ses pouvoirs. L'honorable député de Marquette (M. Crerar) a parlé longuement, et d'une manière très intéressante, de l'effet qu'aurait la continuation de la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau sur les gens de l'Ouest, et particulièrement des provinces des prairies; il a dépeint cette convention comme la panacée pour tous les maux dont l'Ouest est affligé. Je me demande si le député de Marquette a considéré l'effet qu'une revision de convention pourrait avoir dans l'intérêt de ceux-là mêmes pour qui elle a été adoptée tout d'abord. La première chose mentionnée dans la liste des produits compris dans cette convention est une réduction de 33⅓ p. 100, sur tout les fruits verts ou frais, transportés des endroits situés à l'est de Fort-William à certains points définis dans l'Ouest. Je crains que cela ne soit d'aucun avantage à la population de l'Ouest central, à l'heure actuelle.

Si je suis bien renseigné, le transport des fruits se fait aujourd'hui de l'ouest à l'est, de la Colombie-Anglaise aux provinces des prairies; en 1897, ce mouvement avait lieu des provinces de l'est vers celles de l'ouest. La convention du Pas du Nid-de-Corbeau ne contient absolument aucune disposition pour les fruits transportés de l'ouest à l'est, de sorte que le transport des fruits de la Colombie-Anglaise vers l'est se trouverait taxé en faveur des fruits récoltés dans l'est. Je mentionne aussi à l'honorable député de Marquette, le deuxième article, le pétrole. Je me demande combien de pétrole l'on expédie, actuellement, de Fort-William, et de l'est, vers l'ouest. Je lui ferai remarquer aussi cette disposition qui accorde une réduction de 10 p. 100 sur le transport du bétail, des endroits à l'est de Fort-William vers l'ouest. C'était dans cette direction que se faisait l'expédition du bétail en 1897. Les honorables députés qui sont au courant des conditions actuelles dans l'Ouest conviendront avec moi que le transport du bétail se fait aujourd'hui de l'ouest à l'est. L'entente du Pas du Nid-de-Corbeau ne contient aucune disposition au sujet des frais de transport du bétail allant de l'ouest à l'est.

Je mentionne ces choses parce qu'il me semble que mon honorable ami de Marquette, a laissé la Chambre sous l'impression que le renouvellement de la convention, sans modifications, apporterait à notre pays le soulagement dont il a besoin. Je prétends, monsieur l'Orateur, que, si l'on ne doit pas ignorer l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, on ne doit pas la renouveler non plus dans l'intérêt du Canada. Les réductions établies en vertu de cette convention s'appliquaient aux conditions qui régnaient dans l'ouest du Canada en 1897.

L'honorable député reconnaîtra que, relativement aux détails dont j'ai parlé, le revision de cette convention serait plus avantageuse à l'Ouest que le rétablissement de cette entente.

L'hon. M. CRERAR: Si mon honorable ami veut me le permettre, je lui ferai observer que ses observations, sauf ce qui concernait la houille, le bétail sur pied, ne sont que d'une importance relativement minime. Le grain, le bois marchand et les fruits de la Colombie-Anglaise méritent aussi qu'on en tienne compte.

L'hon. J. A. STEWART: Mon honorable ami (M. Crerar) a déclaré, cet après-midi, qu'à cause de l'état de choses qui existe, aujourd'hui, dans la Colombie-Anglaise, les scieries de cette province avaient fermé leurs portes, et que le transport du bois marchand de cette province de l'est du Canada se trouvait entravé par les taux de transport en vigueur maintenant.

Q'on me permette de lui rappeller que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau ne fixe qu'un tarif relativement pour le transport du bois entre les points situés à l'est de Fort-William et les endroits à l'ouest de Fort-William, mais ne contient aucune disposition relative au tarif pour le transport du bois de l'ouest à l'est du Canada.

M. WARNER: Mon honorable ami sait-il que la commission des chemins de fer possède déjà le pouvoir d'établir les tarifs de transport qui ne sont pas inclus dans la convention du Pas du Nid-de-Corbeau?

L'hon. J. A. STEWART: Oui, et j'ai pleine confiance dans la sûreté du jugement de la commission des chemins de fer, mais je discute les stipulations de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. La seule disposition fixant les tarifs de transport des points à l'ouest de Port-Arthur à

des points de l'Est canadien, est celle contenue dans l'alinéa (e) qui se lit ainsi:

Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondance, à l'ouest de Fort-William jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres.

C'est cette disposition très restreinte qui réglemente le transport des articles de nécessité de l'ouest à l'est du Canada et voilà pourquoi il me semble que la remise en vigueur de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, si ce Parlement n'en arrive pas à quelque décision d'ici au 6 juillet, ne fournira pas à mon honorable ami de Marquette et à ses collègues, le redressement qu'ils se croient en droit d'espérer.

M. SHAW: Puis-je demander à l'honorable député s'il a étudié le sens de la clause 9 de la convention même, quand il affirme qu'elle ne contient aucune disposition relative au transport des marchandises de l'ouest à l'est, à l'exception de deux produits, le grain et la farine?

L'hon. J. A. STEWART: Je parle de la disposition relative aux tarifs particuliers. Tout ce qui a trait au tarif de transport d'autres produits relève de la commission des chemins de fer.

M. SHAW: Effectivement.

L'hon. J. A. STEWART: Mais d'après le classement spécifiquent établi, la convention ne porte que sur des produits d'un nombre restreint, et je tiens surtout à faire ressortir que, étant donné l'état de choses actuel, non seulement dans l'Ouest, et dans l'Est du Canada, mais encore par tout le pays. Une convention basée sur la situation, telle qu'elle existe assurerait davantage aux gens le redressement de leur grief. De fait, ce qu'il leur faut, c'est plutôt une revision des tarifs de transport qu'une convention basée sur des conditions d'il y a vingt-cinq ans.

On demande, aujourd'hui, au Parlement canadien de nommer un comité spécial possédant certains pouvoirs indiqués dans la résolution et je le répète, cette résolution, dans son ensemble, n'autorise ce comité qu'à s'enquérir de l'unique question des frais de transport.

Nous savons que le Gouvernement a étudié la question durant un temps considérable; qu'il a consulté les principaux officiers de toutes les compagnies de chemin de fer; nous le savons, parce que le Gouvernement lui-même le dit. La résolution contient cette affirmation:

Bien que la réglementation des tarifs des chemins de fer relève de la commission des chemins de fer, il est désirable de nommer un comité spécial qui s'enquerra des frais de transport par voie ferrée,...

Et après?

...car des conférences récentes du gouvernement avec les chefs exécutifs de divers chemins de fer sur la réduction des tarifs de fret, ont démontré que les représentants des chemins de fer croient inopportun de réduire immédiatement ces tarifs sur les denrées basiques, parce que la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau expire le 6 juillet 1922;

En présence de cet état de choses, le Gouvernement ne devrait-il pas faire connaître à la Chambre et en détail quel a été le résultat de ces entretiens, plutôt que se contenter de faire cette déclaration générale? Le Gouvernement n'a-t-il aucune confiance dans l'aptitude des administrateurs des chemins de fer canadiens à le conseiller sur la question de frais de transport? Le Gouvernement croit-il qu'un comité spécial de la Chambre sera dans cinq ou six semaines, plus en mesure de le conseiller sur ce point que ne le sont les principaux officiers des compagnies de chemin de fer?

Le Gouvernement à sous sa juridiction deux bureaux de direction, celui du Canadien National et celui du Grand-Tronc qui administrent à eux deux 22,000 milles de chemins de fer. Le ministère savait, à son entrée en fonctions, il y a quatre mois, que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau expirerait le 6 juillet si aucune mesure n'était prise par le Parlement. On peut donc supposer que depuis le 29 décembre, il a étudié la question et a obtenu l'avis des deux bureaux qui administrent les chemins de fer de l'Etat. Il y a aussi les documents du ministère des Chemins de fer et Canaux et les chiffres du bureau des statistiques qui dépend du ministère du Commerce. Enfin le cabinet a le droit de prendre connaissance de tous les documents et décisions de la commission des chemins de fer.

Dès 1920, la commission des chemins de fer fut priée de faire une enquête dans le but de déterminer cette même question des taux de transport. La commission a employé pour cela tous les moyens qui sont à sa disposition, et on m'informe qu'elle a jusqu'ici 250 documents dans son dossier. Depuis qu'elle a été instituée en 1904, la commission des chemins de fer a constitué un dossier excessivement précieux pour le Gouvernement dans le cas qui nous occupe. Donc, si le cabinet après

avoir consulté les administrateurs des chemins de fer et les directeurs techniques des lignes de l'Etat, s'était trouvé dans l'impossibilité de prendre une décision, il aurait pu encore avoir recours à l'avis de la commission des chemins de fer. C'est une commission très utile, composée de gens bien versés dans les questions qu'il s'agit d'étudier pour fixer un tarif juste et équitable, un tarif qui rendra service à tout le monde, eu égard aux conditions actuelles et non pas aux conditions qui existaient en 1897. Point n'est besoin d'insister sur la nécessité de réduire les taux de transport ni sur les avantages que le commerce canadien en retirerait. Etant donné la situation de l'Ouest et même du Canada tout entier, on devrait réduire les taux actuels. C'est pourquoi j'estime que le Gouvernement devrait prendre une décision. Je prétends que du 6 décembre à ce jour, au 6 juillet... (*Exclamations*) ..... Je me figurais peut-être, monsieur l'Orateur, que la question devait être renvoyée à un comité, et dans ce cas ma première remarque était juste. Mais ce que je veux dire c'est que nous n'avons pas le temps d'ici au 6 juillet d'examiner comme il faut la question. L'an dernier, le comité des transports a siégé pendant six semaines pour examiner des questions bien moins difficiles et bien moins compliquées que celle dont on propose maintenant le renvoi à un comité spécial.

Si l'on voulait faire examiner la chose par un comité spécial, pourquoi avoir attendu jusqu'au 4 mai? Les honorables députés ministériels connaissaient les difficultés d'une pareille enquête. Vont-ils dire que les affaires discutées par la Chambre depuis huit semaines étaient d'une telle importance qu'elles eussent empêché le comité spécial de se réunir? Si le Gouvernement avait vraiment l'intention de transmettre l'étude de cette question à un comité spécial, pourquoi ne l'a-t-il pas proposé dès la première semaine de la session? Nous aurions pu dans les huit semaines passées y donner une attention qu'il nous est impossible d'y consacrer si on renvoie la chose à un comité spécial.

On dira peut-être que cela résulte du rapport du ministre des chemins de fer à la Chambre. Bien que la chose nous fut signalée dans ce rapport, on aurait très bien pu en aborder la discussion sans que le rapport en souffre. Le Gouvernement aurait très bien pu dire, dès la première semaine de la session: Voici une question qui est à l'étude depuis le 29 décembre, et au sujet de laquelle nous avons consulté les principaux administrateurs des différentes compagnies de chemins de fer. Comme nous ne pouvons pas arriver à une conclusion, nous désirons que la question fasse le sujet d'une enquête de la part d'un comité de la Chambre. Mais, monsieur l'Orateur, ce n'est point ce que l'on a fait. Ce n'est que neuf semaines après l'ouverture de la session que le Gouvernement vient annoncer à la Chambre qu'il lui est impossible de prendre une décision à ce sujet.

Le député senior d'Halifax (M. Maclean) a dit cet après-midi qu'il ne pensait pas qu'une déclaration à la Chambre de la part du Gouvernement, suivant une conférence avec les chefs d'exécutifs des chemins de fer et la commission des chemins de fer, serait entièrement crue par les honorables députés; que ceux-ci préféreraient entendre une déclaration des lèvres mêmes des administrateurs. Mais, après tout, ce n'est pas ce que la résolution prévoit et le député d'Halifax aurait dû appeler l'attention de la Chambre sur ce fait. La résolution ne dit pas que les chefs d'exécutifs des chemins de fer et les membres de la commission viendront devant le comité pour nous dire le résultat de leurs recherches et nous donner les statistiques qu'ils auront recueillies, mais la résolution elle-même dit précisément ce qui doit arriver:

> Que dans les circonstances, il convient d'offrir à tous les intéressés l'occasion de soumettre leur opinion à ce sujet audit comité, surtout par rapport à l'effet que les tarifs par la convention du Pas du Nid-de-Corbeau ont produit sur les chemins de fer Nationaux canadiens et d'autres lignes, comme sur l'expansion agricole et l'industrie canadienne en général;

Cette seconde clause de la résolution décrète que ces quatre intéressés seront représentés devant le comité d'après les termes mêmes de la résolution sont, prenez en note, les chemins de fer nationaux canadiens et les autres réseaux; ceux qui sont engagés dans l'agriculture et ceux qui s'occupent des industries canadiennes en général. Si ces intéressés doivent être représentés devant le comité, je me demande à quel point cette représentation s'étendra? Prenez par exemple l'enquête conduite par la commission des chemins de fer. L'argumentation seule, présentée à la commission pour le compte de ceux qui y étaient représentés comme ils en avaient le droit a duré trois semaines. La commission a pris trois semaines pour entendre cet argument et elle siégeait le matin et l'après-midi. Ses séances n'étaient pas limitées à certaines heures comme le seraient les séances d'un comité spécial de

la Chambre, mais elle siègeait matin et après-midi, et il lui a fallu trois semaines pour entendre l'argument après avoir recueilli toute la preuve. Je demande aux honorables députés comment nous pourrions diriger une enquête par un comité parlementaire, traitant des questions mentionnées dans la résolution, d'ici au 6 juillet.

Il serait facile de décider qui représenteraient les chemins de fer nationaux canadiens. Il serait aussi comparativement facile d'examiner et décider qui devraient représenter les autres réseaux, mais je me demande combien de temps cela prendrait —les honorables députés qui siègent à ma gauche l'apprendront—pour amener devant le comité tous ceux qui s'intéressent au développement agricole du pays. Or, tous ces gens auraient droit d'être entendus parce qu'il s'agit d'une enquête sur les taux de transport et leur influence sur le développement agricole du Canada. Qui va décider de cela et qui le déterminera à temps pour permettre au comité de commencer ses travaux dans un délai raisonnable?

Prenons ensuite les derniers intéressés que le comité doit entendre. L'industrie canadienne en général s'étend d'Halifax à Vancouver. Je me demande comment on pourra déterminer sa représentation? Combien il faudra de temps pour organiser une représentation convenable de ceux qui ont droit d'être entendus en ce qui intéresse l'industrie canadienne en général? Cependant, ce sont là les questions qu'un comité spécial de la Chambre doit décider dans le bref laps de temps de cinq ou six semaines et dans l'espoir que ce comité obtiendra des résultats que le Gouvernement n'a pu obtenir de la commission des chemins de fer qui est au fait de ces questions. Si le Gouvernement désire des renseignements d'une autre nature, il lui est relativement facile de les avoir de ses propres fonctionnaires de chemins de fer, de ceux qui se sont associé au gouvernement dans la direction et l'exploitation de 22,000 milles de voies ferrées appartenant au Gouvernement. Est-ce que le Gouvernement ne se fie pas à ses propres fonctionnaires administrateurs? N'ajoute-t-il pas foi aux rapports qui sont dans ses bureaux et se rapportent aux taux de transport? Aura-t-il plus de confiance dans les décisions d'un comité spécial de la Chambre? Je prétends, monsieur l'Orateur, nous n'aurons tout au plus qu'un travail incomplet, parce qu'on n'a ni le temps ni l'occasion de creuser ces questions, même si le comité avait les qualités voulues pour ce faire.

[L'hon. J. A. Stewart.]

D'après la loi telle qu'elle existe actuellement, toute la question des taux de transport est entre les mains de la commission des chemins de fer. Si le Gouvernement a l'intention de ne pas faire revivre la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, nous avons certainement le droit de savoir si le Gouvernement se propose de passer entièrement ou en partie au Parlement le droit qu'a la commission ds chemins de fer de fixer les tarifs. On peut déduire naturellement de la résolution que c'est là son intention. Toute la question semble être de savoir s'il y aura une nouvelle suspension des dispositions de la convention ou si, à défaut d'agir dans un sens ou dans l'autre, elle renaîtra automatiquement le 6 juillet prochain.

Je soutiens que la Chambre a le droit d'exiger du Gouvernement une déclaration et une direction. La Chambre a le droit de connaître la politique du Gouvernement. La Chambre a le droit d'espérer que le Gouvernement, s'il prétend se maintenir, lui fera nettement connaître sa politique sur une question aussi importante que celle qui fait le sujet de la proposition ministérielle.

La convention de tarif fut arrêtée et confirmée par une loi en 1897. Elle comprend une série d'objets de transport bénéficiant d'un tarif spécial en vertu de la convention. Je n'imagine pas qu'aucun de nos collègues ait dans l'idée que cette liste a été dressée en tenant compte du prix de transport de ces articles. Les prix fixés n'avaient aucun rapport avec le coût des opérations tel qu'il existait à cette époque. La liste des articles avait été composée en s'inspirant des nécessités politiques et des besoins de l'Ouest tels que le Gouvernement les comprenait.

Certes, l'élaboration du texte de la convention aurait dû être confiée au soin d'un comité parlementaire, puisqu'aujourd'hui on est d'avis que la question de son renouvellement ou de sa suspension permanente appartient à un pareil comité. Je rappellerai à nos collègues de la droite qu'en 1897, au moment où fut constituée la liste des articles privilégiés et l'adoption de la convention par la Chambre, le Gouvernement ne jugea pas à propos de consulter au préalable une commission parlementaire sur ce que coûtaient les opérations du transport. Le projet fut déposé d'emblée devant la Chambre par le ministre des Chemins de fer. Il fut apporté comme projet ministériel et c'est à ce titre que le Gouvernement

en demanda l'adoption par la Chambre. Voilà ce que le ministère devrait faire aujourd'hui.

L'opposition prétend que le Gouvernement oublie aujourd'hui l'usage parlementaire en ces sortes de questions. Il vient ici nous dire que le projet intéresse énormément le réseau de l'Etat. D'autres ont ajouté qu'il aura un effet considérable sur le commerce en général. L'un des députés d'Halifax (M. Maclean) a appuyé sur ce fait que la décision qui sera prise influera sur les dividendes des actionnaires du Pacifique-Canadien. Le député de Marquette (M. Crerar) a aussi touché cette corde-là, mais pour en tirer un effet opposé. En parlant de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, je n'envisage pas la question de son effet sur le rendement des réseaux de l'Etat et du Pacifique-Canadien, mais je dis que la situation économique actuelle, différente de celle qui existait en 1897, nous fait un devoir d'examiner si les conditions de l'arrangement tarifaire du Nid-de-Corbeau sauvegardent les intérêts généraux du pays.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le but véritable du projet de résolution soumis aux délibérations de la Chambre a été apprécié à toute sa valeur par nos collègues qui ont déjà pris la parole dans ce long débat qui n'aurait pas sans cela atteint une pareille ampleur.

La question n'est pas de savoir, comme l'a laissé entendre notre collègue de Marquette, si la suspension de la convention de tarifs du Nid-de-Corbeau sera maintenue après le 6 juillet prochain, ni de savoir non plus, d'après le chef de la gauche conservatrice, si le Gouvernement aurait dû consulter la commission des chemins de fer avant de s'adresser au Parlement. La question véritable et d'importance fondamentale en une matière intéressant le bien général, c'est que le Gouvernmeent doit chercher à s'éclairer pleinement, à éclairer pleinement l'Assemblée nationale sur tous les faits essentiels, leurs circonstances et leurs conséquences pratiques avant d'en venir à une détermination. Telle est toute la question. Rien de plus, rien de moins. Il s'agit d'apporter au Parlement les données les plus complètes sur une phase de la question, au dire de tous nos collègues qui ont pris la parole, une des plus importantes qui existent.

Bien loin que le Gouvernement admette être dépourvu de politique à ce sujet, il prétend qu'il n'a pas dévié de la tradition libérale en matière de chemin de fer, et sur cette question importante entre toutes il veut que le Parlement soit pleinement renseigné.

Je ne suis pas surpris que mon très honorable ami le chef de l'opposition et même mon honorable ami de Marquette se soient déclarés, à première vue, opposés à cette résolution parce que si je m'en souviens bien quand le parti libéral qui était alors dans l'opposition prétendit que le Parlement devrait recevoir les renseignements les plus complets sur des questions se rapportant à nos chemins de fer nationaux canadiens, ces deux honorables députés ont voté contre cette résolution. Le 22 mars 1921, j'ai proposé l'amendement suivant à la motion demandant de siéger en comité des subsides:

> Sous la réserve que dans des cas exceptionnels il peut se trouver des documents d'un caractère confidentiel qu'il est de l'intérêt de ne pas publier, la Chambre déclare que le Parlement a le droit incontestable de demander et de recevoir copies de tous rapports, comptes, correspondance et documents relatifs à l'administration de chaque département du service public, y compris les affaires des chemins de fer nationaux du Canada qu'ils soient exploités directement ou indirectement par un ministère ou par l'intermédiaire d'une corporation.

C'était une déclaration de la politique du parti libéral au sujet de choses se rapportant aux problèmes des chemins de fer, c'est-à-dire que le Parlement devait avoir droit aux renseignements les plus complets sur toutes ces questions importantes. Mais je trouve les noms du chef de l'opposition et de mon honorable ami de Marquette inscrits sur la liste du vote comme opposés à cette résolution. Ils sont donc conséquents dans l'attitude qu'ils prennent aujourd'hui en critiquant le Gouvernement parce qu'il cherche à obtenir le plus de renseignements possibles sur cette très importante question de chemin de fer avant de prendre une décision finale.

L'hon. M. CRERAR: Je suis sûr que le premier ministre me permettra de dire que mon objection à la motion ne repose pas sur les considérations qu'il vient d'exposer et je crois l'avoir expliqué très clairement cet après-midi.

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai pas saisi la force de l'argument de mon honorable ami.

L'hon. M. CRERAR: Alors je le répéterai. Je tiens à dire au premier ministre que mon objection à la motion soumise maintenant à la Chambre n'est pas basée sur les considérations qu'il vient d'exposer, mais sur des considérations tout autres.

L'hon. MACKENZIE KING: J'en parlerai dans un moment. Je crois que mon honorable ami a basé son opposition cet après-midi sur le fait que cette résolution décidait la question de savoir si la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau serait continuée ou non après le 6 juillet. C'est, je crois, le motif sur lequel il s'est appuyé cet après-midi pour s'opposer à la résolution.

L'hon. M. CRERAR: Je regrette beaucoup de ne pas avoir pu me faire comprendre clairement de mon honorable ami. Je n'ai soulevé aucune objection au principe que le Gouvernement doit consulter le Parlement pour des questions de cette nature; mais le motif sur lequel je base mon objection en ce moment est qu'on ne devrait pas permettre à cette convention d'être suspendue plus longtemps et qu'elle devrait être remise en vigueur. En prenant cette attitude, je ne serais pas très conséquent si j'appuyais une proposition pour renvoyer l'affaire à un comité qui examinerait le point de savoir si la convention doit être ou non rétablie.

L'hon. MACKENZIE KING: Alors, tout ce que j'ai à dire à mon honorable ami, c'est qu'il nous reste encore à voir si cette convention reviendra devant le Parlement pour plus ample considération sous forme d'amendement à la loi. Cette question n'est pas comprise dans la résolution soumise en ce moment à la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne s'oppose peut-être pas à ce que je fasse une déclaration semblable. Mon objection à la résolution dont parle l'honorable député ne reposait sur aucun désir secret ou exprimé de voir refuser au Parlement des renseignements quelconques mais, tout comme l'honorable député de Marquette, uniquement sur le désir que l'administration de la ligne ne devienne pas un sujet de discussion politique qui interviendrait dans son exploitation, le Parlement devant être complètement informé en temps voulu.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne me souviens pas que mon très honorable ami ait fait cette déclaration.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le montrerai à mon honorable ami dans le hansard.

L'hon. MACKENZIE KING: Nous pouvons tous lire le hansard nous-mêmes. Mes deux honorables amis me permettront peut-être de me reporter à une autre résolution adoptée l'an dernier, à l'égard de laquelle ils ont pris la même attitude.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami dit "très bien, très bien". J'espère qu'il dira "très bien, très bien" quand j'aurai lu la résolution qu'il a lui-même proposée à la Chambre le 8 avril. En passant puis-je dire que la rédaction est très importante parce qu'elle a trait à la question même que nous discutons, c'est-à-dire, la convenance de référer certaines questions à un comité nommé par la Chambre avant que le Gouvernement ne prenne une décision finale.

Le 8 avril 1921, le présent leader de l'opposition qui occupait alors les fonctions de premier ministre du Canada proposa, appuyé par mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) la résolution suivante:

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

(1) Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne par les soins du bureau administratif qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux questions et aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

(2) Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises), et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective.

Veuillez prendre note de ces mots, à savoir que ce comité que mon très honorable ami désirait faire nommer devrait communiquer ces renseignements au Parlement du moment que certaines recherches seraient nécessaires, en tenant compte de quoi?

En tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique.

Voilà exactement la raison pour laquelle le gouvernement du jour propose en ce moment de référer la question à un comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ce comité existe à l'heure qu'il est.

L'hon. MACKENZIE KING: Nous faisons cette proposition parce qu'il est nécessaire de signaler à l'attention du Par-

lement, touchant cette question importante, tous les faits essentiels afin que le Gouvernement soit lui-même en possession de ces faits ainsi que les représentants du peuple, avant d'adopter définitivement une décision grosse de conséquences.

J'ai aussi appelé l'attention de la Chambre sur le fait que cette résolution de mon très honorable ami fut appuyée par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Marquette (M. Crerar).

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle façon mon honorable ami a-t-il voté?

L'hon. MACKENZIE KING: Ce n'est pas moi qui ai rédigé la résolution.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle façon a-t-il voté?

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai voté contre la résolution, non pas à cause du texte qui était l'œuvre de mon très honorable ami, non pas parce qu'elle renfermait cette disposition particulière:

En tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique.

. . . qui aurait pu être omise entièrement si mon très honorable ami n'y avait attaché une si grande importance, mais bien parce que le but et l'intention de la résolution visaient à empêcher absolument le Parlement d'obtenir des renseignements sur des affaires concernant les chemins de fer nationaux du Canada. Si mon très honorable ami a des doutes quant à la sagesse du vote que j'ai donné en l'occurrence, je le prierai de consulter le rapport du comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le rapport fut approuvé à l'unanimité et il fait partie des archives parlementaires.

L'hon. MACKENZIE KING: Que dit le rapport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le rapport s'explique de lui-même. Si mon honorable ami le désire, je vais le faire venir et je le lui soumettrai.

L'hon. MACKENZIE KING: Le rapport n'exige pas de commentaires, comme mon très honorable ami peut s'en rendre compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il en est de même pour mon honorable ami, puisque le comité comprenait des membres de son parti.

L'hon. MACKENZIE KING: Je le répète, il est toujours facile de s'apercevoir dès qu'un argument fait effet sur mon très honorable ami; invariablement, il bondit de son siège.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je disais ce qui en était.

L'hon. MACKENZIE KING: Revenez à la charge. (*Exclamations.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai proposé la résolution et je l'ai appuyée de ma parole; j'ai réclamé la nomination d'un comité spécial sur cette question pour les raisons que j'ai fait valoir. Aucun organisme n'existait à cette époque pour fournir ces renseignements au Parlement ou au Gouvernement. La question était nouvelle, car nous venions à peine de faire l'acquisition des chemins de fer nationaux. Ce sont là les raisons qui m'ont décidé à appuyer la résolution et à voter pour son adoption. A l'heure qu'il est toutefois, nous avons un organisme constitué pour cette fin et qui a ces renseignements sous la main. Pour quelle raison mon honorable ami ne s'adresse-t-il pas à cette enseigne? Je m'en tiens donc à l'attitude que j'ai adoptée sur cette résolution. Je pose la question au premier ministre: Combien de temps compte-t-il s'en tenir à sa décision relativement à cette résolution?

L'hon. M. LAPOINTE: Il n'y avait pas lieu de se formaliser.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami se montre trop excitable. Qu'il veuille bien garder le silence, il parlera quand j'aurai fini.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député m'a dit de revenir à la charge.

L'hon. MACKENZIE KING: Qu'aurait dû faire le Gouvernement, d'après mon très honorable ami? Demander des renseignements à la Commission des chemins de fer. C'est l'avis qu'il a exprimé, n'est-ce pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. MACKENZIE KING: Cependant, qu'a-t-il dit, en somme, de la Commission des chemins de fer? Qu'aux yeux du public, elle s'attachait, il y a quelques années, à la protection de l'intérêt public et s'applique aujourd'hui à favoriser les chemins de fer. Cependant, mon très honorable ami prétend que nous aurions dû lui demander des renseignements, puis soumettre à la Chambre la décision que ces renseignements nous auraient inspirée. Comment aurait-il lui-même apprécié tout cela, sinon en nous blâmant de nous être fait éclairer par cette même Commission que le peuple considérait plutôt dévouée

aux intérêts des chemins de fer qu'à ceux du pays?

Je demanderai à mes honorables amis de l'Ouest quelle plus grande confiance le Gouvernement leur aurait inspirée en déclarant qu'il avait pris une certaine attitude et s'en était rapporté, pour cela, aux renseignements qu'il avait puisés auprès de la Commission des chemins de fer? Si le Gouvernement s'est cru obligé de mettre les députés de l'Ouest à même de découvrir, par l'entremise de ceux d'entre eux qui feraient partie d'un comité de cette Chambre, la vérité ou la fausseté des faits essentiels se rattachant à une question qui les intéresse à un si haut degré, c'est par pure déférence pour l'opinion de la population de l'Ouest. Aussi suis-je surpris de l'attitude que prend aujourd'hui l'honorable député de Marquette, elle manque de cette prudence dont il a coutume de faire preuve quand il est appelé à se prononcer. Peu lui importent, dit-il, les conséquences de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, il faut, bon gré mal gré, qu'elle s'applique sans aucun égard à la question de savoir jusqu'à quel point elle peut être préjudiciable aux autres parties du pays. Tel n'est pourtant pas le véritable sentiment de mon honorable ami, puisque, à ma propre connaissance, il a si souvent répété qu'il fallait tenir compte des intérêts du reste du Canada. Il admettra avec moi que le moyen dont il s'agit est justement celui auquel nous devons avoir recours s'il est vrai que pour favoriser l'unité nationale il faille rendre la discussion étrangère au préjugé de section, et que, pour inspirer à toute la population un plus profond sentiment de sécurité il faille agir dans l'intérêt non pas d'un seul groupe, mais de la population toute entière. Pour peu qu'il réfléchisse à cette considération particulière, il en admettra l'importance.

Le chef de l'opposition (M. Meighen) se plaît à dire que le Gouvernement n'a pas pris d'attitude. C'est ce à quoi nous nous attendons de sa part. Qu'il soit bien compris que, dans le présent cas, non seulement le ministère conforme son action à la politique large qu'il a toujours adoptée par rapport aux questions de grand intérêt national, désireux qu'il fut toujours de décider en parfaite connaissance de cause; mais que par rapport à l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et à la date où la suspension en doit expirer, il a adopté une attitude tranchée, claire et parfaitement définie. Afin que nul ne puisse en douter, j'ai cru devoir exprimer par écrit son attitude exacte au sujet de l'expiration de cette entente. J'espère qu'après avoir entendu la lecture de cet écrit, le parti de l'opposition ne se reconnaîtra plus de motifs plausibles pour refuser son appui au ministère sur ce sujet de résolution. Voici, en un mot, le définition de notre attitude:

> On ne touchera pas à la loi actuelle, à moins qu'il ne soit démontré que, pour le bien public, il existe de bonnes et valables raisons de ne pas remettre en vigueur, en juillet prochain, ce qu'on appelle la convention du Pas du Nid-de-Corbeau.
>
> Autrement dit, la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau aura alors pris fin.

Or, y a-t-il un membre de cette Chambre qui se lèvera pour dire qu'il n'est pas en faveur d'une telle ligne de conduite? S'il est démontré qu'il n'est pas de l'intérêt public qu'une certaine démarche ait lieu, se trouve-t-il un député qui élèvera la voix pour tenter de la justifier? Tout ce que le ministère demande c'est que tous les membres du Parlement et le pays aient, comme lui, l'occasion de savoir tout ce qu'implique la mise en vigueur de cette convention, le 6 juillet de cette année, ou le maintien de sa suspension après cette date.

Ainsi qu'on l'a fait observer pendant le débat de cet après-midi, loin de chercher à dégager sa responsabilité, le ministère est absolument conscient de l'importance de son devoir en qualité de représentant du public dans les trois rôles de consommateur, de bailleur de fonds et de contribuable. Il ne saurait prendre sur lui de trancher une question du seul point de vue de l'effet plus ou moins prononcé qu'aurait la solution sur un coin du pays à l'égard d'un aspect particulier du problème.

Le ministère doit tenir compte du Dominion dans son ensemble et de toutes les classes qu'il renferme et arriver à la décision qui semble le plus d'accord avec le bien public. S'il est prouvé qu'il est de l'intérêt général que cette convention revive le 6 de juillet prochain, il fera certainement en sorte qu'il en soit ainsi. Mais, s'il est établi qu'une telle démarche ne serait pas dans l'intérêt public—et n'oublions pas que ce point, avant d'être finalement réglé, devra être décidé dans l'enceinte du Parlement, non pas ce soir, mais à une date ultérieure —et que la suspension de la convention doit être maintenue plus longtemps, une loi sera nécessaire. Lorsque celle-ci sera soumise à la Chambre, il sera temps pour les députés de la gauche d'aller aux voix pour arrêter une décision finale. Qu'ils comprennent bien que, tôt ou tard, toute l'affaire sera de nouveau soumise à leur examen et que, dans l'intervalle, ils n'ont qu'à dire s'ils permettront à un comité parlementaire de

[L'hon. Mackenzie King.]

recueillir tous les renseignements qu'il pourra sur une question d'une grande importance nationale. Aux yeux de mes honorables amis de la gauche, il s'agit aujourd'hui des tarifs des chemins de fer qui concernent une partie du Canada. En ces derniers temps, j'ai parcouru deux ou trois fois l'Ouest canadien, et je déclare franchement que j'ai été profondément pénétré de l'absolue nécessité de l'abaissement des tarifs-marchandise pour que ce coin de notre Dominion se développe comme il le devrait. Les députés de la droite partagent entièrement les sentiments de leurs collègues de la gauche au sujet de l'abaissement des taux de transport.

Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. En cherchant à rendre justice aux membres de la gauche, le ministère tient beaucoup à ne pas commettre d'injustice envers une autre partie du Dominion de manière à leur faire perdre l'appui qu'ils solliciteraient dans d'autres circonstances pour d'autres affaires qui les intéressent aussi au suprême degré. Aujourd'hui, il est question des tarifs des chemins de fer; demain, il s'agira peut-être d'un trust ou d'une coalition qui devrait être l'objet d'une enquête de l'avis des députés de la gauche. Cela étant, décideront-ils de ne pas permettre à un comité parlementaire de recueillir tous les renseignements qu'il pourra sur n'importe quelle affaire?

Le représentant des classes ouvrières (M. Woodsworth), qui a porté la parole cet après-midi, a éloquemment soutenu, l'autre soir, qu'il serait avantageux d'obtenir des renseignements complets sur les conditions sociales dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Demandera-t-il au parlement de permettre une enquête au sujet des houilleurs et de leurs droits, tout en niant qu'il soit autorisé à faire une enquête sur la question des tarifs de chemin de fer qui concernent toutes les classes de la population? C'est sous cet angle, je l'espère, que nos amis de la gauche envisageront l'affaire. Qu'on comprenne bien que tout ce que le Gouvernement demande, c'est qu'une enquête minutieuse ait lieu sur cette question d'une extrême importance; parce que ainsi que mon honorable ami de Lanark (M. Stewart) l'a déclaré à bon droit ce soir, le Gouvernement a entamé des négociations avec les administrateurs des voies ferrées, afin de constater s'ils ne pourraient pas abaisser immédiatement les taux de transport des articles essentiels, et il a appris que les administrateurs consentaient à opérer une réduction immédiate dont l'importance dépendrait de l'opinion qu'on entretiendrait de la convention relative au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le chef de l'opposition (M. Meighen) dit que, lorsque le Gouvernement a relevé les tarifs de chemin de fer en 1918, cette convention a été l'obstacle qu'il a dû surmonter. Aujourd'hui, c'est tout le contraire.

Les administrateurs des chemins de fer sont prêts à effectuer immédiatement une réduction de tarif à l'égard des denrées essentielles, mais la convention fait obstacle à leurs projets. Tant qu'il ne sauront pas au juste ce qu'on doit décider au sujet de cette convention, ils se verront incapables de faire la réduction que, sans cela, ils seraient enclins à accorder.

M. SUTHERLAND: Les observations du premier ministre signifient-elles que si la réduction n'a pas été effectuée, c'est parce que le Gouvernement n'a pas encore pris de décision relativement à la convention du Pas du Nid-de-Corbeau?

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne vois aucun objet à la question que me fait mon honorable ami, si ce n'est de faire supposer une chose que mes paroles ne peuvent donner à entendre. Le Gouvernement, je le répète, s'est abouché avec les administrateurs des chemins de fer au sujet de cette affaire. C'est le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) qui, pour l'occasion, s'est fait le porte-parole du cabinet, et pas n'est besoin de dire que les pourparlers n'ont forcément aucun caractère officiel. Le Gouvernement a pris pour ce qu'elles valaient les déclarations qu'on lui a faites; il n'a pas eu l'occasion de rechercher si elles étaient bien vraies. Les pourparlers ne revêtent qu'un caractère officieux, il lui était impossible de faire des investigations; mais un comité spécial de la Chambre se trouverait en mesure de faire une enquête; or, qu'a-t-on besoin de redouter la publicité si le langage de mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) est marqué au coin du droit, de la justice, de la vérité et de la sagesse, c'est-à-dire si la convention doit rentrer en vigueur. Qu'a-t-on besoin de craindre une investigation? Toute la question porte là-dessus.

Il ne s'agit pas ici de responsabilité ministérielle, comme mon très honorable ami (M. Meighen) disait cet après-midi. A l'en croire, le Gouvernement devrait avoir une politique arrêtée, il devrait en faire part à la Chambre et inviter celle-ci à la ratifier. Eh bien! j'ai ma manière de concevoir le gouvernement responsable et il a la sienne. Suivant la conception qu'il se fait du gouvernement responsable—je le

juge d'après ses actes—le premier ministre et ses collègues se considéreraient comme un groupe de surhommes pouvant arrêter une décision en secret, la porter devant le Parlement et, armé de l'appui de ses partisans—peu importe par quel moyen il se l'est assuré—imposer cette décision à la Chambre sans tenir compte du sentiment populaire. Or, je tiens à faire savoir à la députation et plus particulièrement aux représentants de l'Ouest—qui ont fait en public des déclarations d'assez grande portée—que suivant la conception que je me fais du gouvernement responsable, la Chambre des communes, les droits du Parlement et les droits du peuple doivent avoir le pas sur toute autre chose; le cabinet doit se considérer comme un comité du Parlement et non comme un groupe de surhommes. J'ai déjà déclaré que c'est ainsi que le gouvernement actuel se considère et que sur les questions prêtant à la discussion, il s'efforcera dans toute la mesure possible et par des moyens raisonnables de connaître la volonté du Parlement afin de la traduire ensuite dans une loi. C'est ce à quoi il vise en ce moment, et le présent projet de résolution n'a pas d'autre objet. Tout ce que nous voulons, c'est un comité formé de représentants des divers groupes parlementaires, un comité autorisé à interroger des témoins sous serment, à assigner des représentants des gens et des intérêts qui se trouvent en cause; c'est de donner à ce comité le droit de recueillir tous les renseignements avant de prendre une décision définitive à l'égard de cette affaire.

En matière de conclusion, si le comité finit par proposer qu'on suspende plus longtemps l'effet de la convention relative au Pas du Nid-de-Corbeau, le Gouvernement devra s'efforcer de convaincre que cette solution est celle que réclame l'intérêt public. Comme on ne peut s'écarter des prescriptions de la loi actuelle, la convention rentrera en vigueur le 6 juillet, à moins que d'ici là le Gouvernement n'obtienne du Parlement l'établissement de nouvelles mesures législatives.

Eu égard aux intérêts qui sont en jeu, eu égard aux déficits des chemins de fer; étant donné les intérêts de la Colombie-Anglaise, les intérêts des Provinces maritimes, des provinces de Québec et d'Ontario, de même que ceux des provinces des prairies; étant donné de plus que nous visons surtout au maintien de l'union et de la bonne entente entre tous les éléments et toutes les parties du Dominion, tout ce que nous demandons, c'est qu'un comité soit chargé de faire des investigations complètes sur cette affaire, et qu'on laisse peser sur nous la responsabilité de la décision à être prise plus tard, responsabilité à laquelle nous ne cherchons nullement à nous soustraire; car nous tenons à agir à la lumière d'informations complètes et de façon à rendre pleine justice à la population du Canada.

M. NEILL: La question a déjà été examinée de façon si complète que je ne me propose pas de l'approfondir davantage.

Je me contenterai de toucher à certaines questions d'intérêt local ou provincial à ce sujet.

Je regrette de différer d'opinion avec mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) et ses partisans, bien entendu, d'autant plus que je me rappelle le chaleureux appui qu'ils m'ont accordé lorsque j'ai eu mes petits ennuis, moi-même, concernant des questions de chemin de fer. Chose étrange, j'ai approuvé cordialement toutes les remarques qu'a faites l'honorable député de Marquette, cet après-midi, mais, malheureusement, à ce sujet, il est des questions relatives à la Colombie-Anglaise qui me mettent dans l'obligation de ne pas partager ses vues. Les intérêts de ma circonscription et de ma province doivent passer avant ceux de l'amitié et de l'estime que j'ai pour mes honorables collègues.

Si la convention du Pas du Nid-de-Corbeau est abrogée sans nouvel amendement, la province de la Colombie-Anglaise sera victime d'une grave injustice. L'honorable député de Lanark (M. Stewart) y a fait allusion et je désire ajouter quelques mots à ses observations. Cette convention a été insérée dans la loi adoptée en 1898, et comme l'a lu, cet après-midi, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ses deux articles essentiels sont les articles (d) et (e). L'article (d) impose à la compagnie une réduction de tarifs de 33⅓ à 10 p. 100, selon les diverses marchandises, une douzaine environ, sur tout le trafic en destination de l'ouest de Fort-William et à des points à l'ouest de ce dernier endroit. Les fruits sont au nombre des articles en question. Mais cela ne s'applique qu'aux tarifs des marchandises en destination de l'Ouest, de sorte que le commerce de nos fruits de la Colombie-Anglaise souffrirait sérieusement de ce nouvel abaissement de 33⅓ p. 100 tout à l'avantage du producteur de l'Est, et il se commettrait là une grave injustice. Je puis vous en donner un exemple, monsieur l'Orateur.

Pour le transport des pommes d'Okanagan-Landing, qui est à peu près le centre

de la région fruitière de la Colombie-Anglaise, les frais seraient de $1.43 les 100 livres à Barstow, dans l'Alberta, soit une distance de 405 milles. De Fort-William à Hazelton, même distance, le transport à destination de l'Ouest coûterait 84 cents, ce qui représente une différence de 59 cents ou 71.4 p. 100. La réduction, sur le tarif de Fort-William, serait d'environ 55 p. 100. Les honorables députés trouvent-ils qu'il serait raisonnable, dans les conditions actuelles de cette industrie dans la Colombie-Anglaise, où nous avons déjà à lutter contre un tarif excessif de transport, d'ajouter un autre 33⅓ p. 100, ou ce que l'on proposait en 1898, lorsque la culture des fruits en Colombie-Anglaise, pour l'exportation du moins, était complètement inconnue.

Prenez l'autre côté de la question, l'expédition dans l'Est. La réduction promise dans l'article (d) se rapporte au grain et à la farine expédiée de tous les points de l'ouest de Fort-William et à ce dernier endroit et à l'est. Mais on ne parle pas de diminution sur le blé et la farine expédiés par les provinces de l'Ouest en Colombie-Anglaise. Lorsque la convention du Pas du Nid-de-Corbeau a été faite, il n'y avait pas d'exportation de blé ou de farine de la Colombie-Anglaise; cette province n'avait pas d'élévateur; le commerce avec l'orient n'existait pas; il n'y avait pas de canal de Panama. Aujourd'hui tout cela existe. Nous avons un grand élévateur; nous cherchons à en obtenir un autre. Une compagnie particulière en construira un à l'été. Toutes ces innovations sont de nature à favoriser l'exportation de la farine et du blé des provinces de l'Ouest, de l'Alberta surtout, à la côte du Pacifique, en créant un commerce interprovincial.

Je vais citer un exemple du tarif à cet égard. Le taux du transport entre Morley, dans l'Alberta, et Vancouver, distance de 601 milles, est de 30 cents; celui de Virden, Manitoba, à Fort-William, parcours de 600 milles, est de 23 cents ½, soit un écart de 27 p. 100. Une diminution du tarif du grain de Virden à Fort-William abaissera ce tarif de 7 cents, ce qui le mettra à 16 cents ½, différence, comparativement aux frais de transport du blé pour la même distance de Morley à Vancouver, d'environ 100 p. 100. Voilà un exemple pratique de ce qui arriverait si ce changement était opéré sans tenir quelque peu compte des conditions qui se sont produites en Colombie-Anglaise depuis que cette convention a été signée.

On peut prétendre, que nous avons, en Colombie-Anglaise le tarif connu sous le nom de tarif de la section des montagnes qui nous est désavantageux. Naturellement, nous ne voulons pas qu'il nous nuise davantage. La Colombie-Anglaise s'est insurgée contre ce tarif des montagnes et elle a fait une enquête minutieuse, ayant même retenu les services d'un expert qui doit être entendu devant la commission des chemins de fer. Il est très probable que l'on réduira quelque peu ce tarif. Toutefois, pour le moment il ne saurait en être question relativement à cette convention.

Je désire, cependant, qu'il n'y ait pas le moindre équivoque au sujet de mon attitude: Je suis franchement en faveur d'une réduction aussi grande que possible des taux de marchandises. Je ne crains pas de faire connaître mon attitude sur ce point. J'appuie toute réduction, quelque grande qu'elle soit, du tarif-marchandises.

Lorsque l'honorable député de Marquette a dit que les chantiers de la Colombie-Anglaise étaient fermés et que le poisson du Pacifique ne venait pas sur les marchés de l'est canadien, il n'a fait que répéter les observations que j'avais faites en Chambre il y a quelques mois. J'ai cité certains cas où ces chantiers avaient dû être fermés, à cause des taux élevés du fret, et il n'est pas nécessaire d'aggraver leur situation avec la convention du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je prétends que le remède est dans un trafic plus considérable. Réduisez les taux, puis laissez quelque chose aux cultivateurs des prairies, qu'ils ne soient pas obligés de payer tout leur avoir pour le transport de leur blé. Qu'ils puissent expédier leur blé à la Colombie-Anglaise et rapporter le bois de construction dont ils ont grandement besoin, et que nous tenons tout autant à leur vendre, qu'eux tiennent à l'acheter; et alors que le trafic augmentera il sera possible de combler le déficit causé par la réduction des taux de marchandises.

J'ai été surpris d'entendre mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) nous dire sans broncher et sans rougir qu'il lui était indifférent, et de fait, il nous a pratiquement dit que peu lui importait que le chemin de fer Pacifique-Canadien payât un dividende ou non, l'an prochain. Je l'ai regardé, tout étonné, m'attendant à ce que le parquet s'effondre aussitôt sous lui, à cause de ce sacrilège, et espérant que l'ouverture ne serait pas assez grande pour nous engloutir tous, nous pauvres députés qui occupons les sièges en arrière. Il a fait cette observation avec une nonchalance et une témérité que j'admire certainement, mais que je ne saurais imiter. Cela m'a rappelé le petit garçon à qui son frère reprochait de ne pas avoir fait ses

prières ce soir-là. "Non, Bill"; répondit-il, "je ne les ai pas faites hier soir non plus, et je ne les dirai pas davantage demain, et si rien ne m'arrive, alors je ne les dirai plus jamais". Je m'en vais faire bien attention ces jours-ci, de crainte qu'il n'arrive quelque malheur à mon honorable ami. Lorsque je l'ai entendu faire cette assertion, je me suis flatté d'espoir; j'ai pensé que mon amendement relatif au bill sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo allait être adopté. Il nous a parlé du Pacifique-Canadien, et je crois qu'il a mentionné des milliards. Or, je ne m'entends guère en fait de milliards; je ne compte mon argent que par millions, et je ne saurais compter plus. Cependant, mon honorable ami doit se tromper, car il n'y a pas quarante-huit heures que nous avons entendu un ex-membre de l'ancien gouvernement, le représentant de Victoria (M. Tolmie) assurer solennellement la Chambre que si l'on exigeait que le Pacifique-Canadien construise trente-six milles de voie ferrée en Colombie-Anglaise, il le regretterait pour eux, car il y a sur cette route, des souches si nombreuses qu'il faudrait une boîte de dynamite pour les détruire. Or, un chemin de fer qui se décourage à la vue d'une souche ou à l'idée d'avoir à employer une boîte de dynamite, ne peut avoir une réserve se chiffrant dans les milliards, ou quelque choses de semblable.

Il n'y a qu'une autre question que je tienne à mentionner, et j'espère que le Gouvernement et l'honorable ministre des Travaux publics (M. King) qui représente la Colombie-Anglaise dans le Gouvernement s'en rappelleront tout particulièrement. Comme l'a dit mon honorable ami de Marquette (M. Crerar), le traité du Pas du Nid-de-Corbeau ne mentionne aucun taux pour le bois de construction, donc, si nous désirons une amélioration dans la situation du cemmerce de bois en Colombie-Anglaise, il faudra que ce soit ou par compromis ou par négociation relativement à la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. J'espère aussi qu'il y aura un représentant de la Colombie-Anglaise sur co comité, et que l'on fera des arrangements en vue d'obtenir des témoignages d'expert au sujet des tarifs qui nuisent aux industries de cette province.

M. McMURRAY (Winnipeg-nord): Monsieur l'Orateur, je représente la cité de Winnipeg, ville dont l'existence et la prospérité dépendent, probablement plus que toute autre ville en Canada, des taux de chemin de fer. Je suis un homme de l'ouest canadien, tout comme le sont mes honorables amis de l'opposition, et je m'unis à eux pour demander une réduction des taux de marchandises. Je crois, monsieur l'Orateur, que la régénération économique de ce pays dépend premièrement d'une réduction considérable du tarif-marchandises.

Je ne crois pas que nous puissions jouir d'aucune prospérité avant que nous ayons effectué une telle réduction.

Il m'a semblé cet après-midi que cette question en était une de renseignement, tout simplement. Comme l'a dit le premier ministre (M. Mackenzie King), il faut que cette question se règle en définitive par une délibération de la Chambre et je ne sache pas qu'il soit mal d'obtenir des renseignements complets, et données complètes, avant de prendre une décision quelconque.

Tout en étant bien résolu, quoiqu'il advienne, de réclamer à l'heure voulue un abaissement notable du tarif du transport, je serai heureux pour ma part, d'avoir l'occasion de voter d'une façon intelligente sur cette question, en m'appuyant sur les données que nous auront fournies le comité spécial. Ce motif m'engage à appuyer la résolution maintenant soumise à la Chambre.

M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, ceux d'entre nous qui venons de l'est du Canada, ressentons autant que les honorables représentants du reste du pays la nécessité de reviser les tarifs de transport des marchandises, si un renouveau d'activité dans les affaires doit se produire par tout le Dominion. Les administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens déterminent les tarifs de transport de l'Intercolonial indépendamment de la commission des chemins de fer dont M. Carvell est le président, et la résolution que l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a proposé nous fournit la première occasion que nous avons eue de nous renseigner exactement sur les frais de transport des réseaux nationaux. On nous a beaucoup parlé, cet après-midi, de ce que certains experts de la commision des chemins de fer ont fait à cet égard. Mais ne pensez-vous pas, monsieur l'Orateur, qu'observant la coutume qu'on a toujours suivie, dans le passé, nous pouvons faire comparaître ces spécialistes devant le comité et mettre aussi à profit leurs connaissances et leur expériences dans ce domaine.

Nous pourrions ensuite aborder la discussion de ces problèmes et d'autres sujets

s'y rattachant et, s'il y a lieu, légiférer en conséquence.

Mes honorables amis de la droite parlent des taux exorbitants exigés dans le cas des produits de l'Ouest. Mais toutes motivées qu'elles puissent être, leurs plaintes ne sont pas plus justifiables que les griefs que nous formulons, nous des Provinces maritimes. Nous n'avons pas de conviction du genre de celle du Pas du Nid-de-Corbeau, mais le pacte solennel qui a décidé les Provinces maritimes à faire partie de la confédération nous garantissait le bénéfice de tarifs propres à donner de l'essor au commerce interprovincial. Cependant on nous en a privés, et c'est ce qui explique la ruine de notre commerce. L'état de choses dont nous nous plaignons est tout aussi grave que celui qui existe, dans aucune autre partie du Canada. Va-t-on alors nous refuser l'occasion, grâce à ce comité spécial, de nous renseigner à fond sur ce qui sert de base aux frais du transport?

Le très honorable chef de l'opposition nous a dit avec quelle fermeté il avait, sous le régime de la loi des mesures de guerre étant en vigueur, annoncé sa politique en 1918, mais il ne fallait pas nécessairement beaucoup de hardiesse, étant donné les pouvoirs que cette loi lui attribuait. Il débuta par l'inauguration au pays d'un régime de gages conformes à la décision McAdoo, puis il abrogea la convention du Pas du Nid-de-Corbeau et imposa ces tarifs plus élevés. Voilà ce qu'on fit, en 1918 et c'est ce que confirma une modification de la loi des chemins de fer, connu sous le nom d'article 325. Chaque fois qu'il nous est soumis des questions importantes, nous procédons par l'entremise de comités, ce qui nous permet de connaître les faits. Prétendra-t-on que l'on doit régler sans l'aide d'un comité, cette question d'ordre essentiel sur laquelle il faut nous éclairer avant d'en arriver à une décision?

Nous nous réjouissons tous de voir l'honorable député de Marquette (M. Crerar) dans la Chambre, après quelques jours de maladies. Je me permettrai cependant de lui dire, qu'à mon avis il n'a pas suffisamment étudié les dispositions de cette convention du Pas du Nid-de-Corbeau.

Au commencement de la soirée, le ministre des Chemins de fer s'est appliqué à faire resortir l'état de choses qui prévalait à l'endroit du transport des fruits et, il y a quelques instants, cette question faisait aussi l'objet d'autres observations de la part de mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. Neill). Il a aussi été question du bétail sur pied, et du pétrole. Il semble que quelques honorables députés n'ont pas compris que le rétablissement de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau n'apporterait aucune modification aux tarifs de transport du bois, parce que cette convention ne fait aucune allusion à ce produit. L'interprétation que je donne à la loi veut que les tarifs établis après cette convention ne s'appliqueraient qu'aux lignes de la compagnie du Pacifique-Canadien, qui existaient déjà en 1897. Cela n'a aucun rapport ni ne peut s'appliquer à un seul mille de voie ferrée construite par le chemin de fer du Pacifique-Canadien depuis lors. J'ai, monsieur l'Orateur, exprimé cette opinion appuyée sur mon interprétation de la loi et sur l'expérience professionnelle que je puis avoir. Si mon opinion est juste, et en supposant que nous n'ayons pas de comité et que la convention rétablie ne s'applique aucunement aux lignes construites depuis 1897, n'aurions-nous pas un état de choses étrange?

L'hon. M. CRERAR: Je crois que mon honorable ami a fait erreur, dans ce qu'il a avancé.

Bien que je ne puisse pas l'affirmer, il me semble que la Commission des chemins de fer a décrété autrefois que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau régissait toutes les lignes du Pacifique-Canadien à l'ouest des grands lacs.

M. MACDONALD (Pictou): La Commission des chemins de fer n'est pas une cour de justice et ses décisions en pareills circonstance ne sont pas irrévocables; c'est aux tribunaux qu'il appartient de juger en dernier ressort.

L'hon. M. CRERAR: Suivant ce que vient de dire mon honorable ami le Pacifique-Canadien a le droit d'en appeler des déclarations de la Commission, mais ce droit, il ne l'a jamais exercé.

M. MACDONALD (Pictou): J'ai étudié la question et voici comment je comprends la situation: Le Pacifique-Canadien n'a jamais contesté. Il a laissé appliquer le tarif sur les lignes dont la construction est postérieure à 1897, et n'a jamais porté l'affaire devant les tribunaux. Je ne fais qu'exprimer mon avis en qualité d'avocat possédant une certaine expérience. Or je dis que rien dans cette loi n'indique que le tarif devait s'appliquer aux lignes futures; et d'après mon interprétation de la loi il aurait fallu stipuler: Ces dispositions s'appliqueront aux lignes construites par la suite." La Loi ne dit rien de cela.

De plus, la réduction des taux de transport s'appliquait aux lignes qui existaient à cette époque. Comment ces taux pouvaient-ils s'appliquer à des lignes n'existant pas en 1897?

D'après moi, le Gouvernement se trouve dans la même situation que pour la Commission du blé au commencement de la session. A ce moment là, j'ai fait remarquer qu'il était très douteux que la Cour suprême se prononcât en faveur de la création d'une commission à juridiction obligatoire, et ma prétention a été corroborée par les légistes du Gouvernement. Ne pense-t-on pas que le Gouvernement a agi sagement en adoptant l'attitude qu'il a prise relativement à la vente du blé de l'ouest, au lieu d'agir de but en blanc? N'était-ce pas prudent de soumettre cette importante question à un comité spécial de la Chambre où les députés avaient toutes les occasions voulues de la discuter? Ne doit-on pas faire preuve d'autant de prudence relativement aux taux de transport? Supposons que, comme je l'ai dit, la convention ne s'applique réellement pas aux lignes construites postérieurement à 1897! Les honorables députés de l'ouest serviraient mal les intérêts de leurs commettants s'ils refusaient à un comité spécial de la Chambre de déterminer la portée exacte de la convention et quel doit être son effet aujourd'hui. Supposons que le sénat modifie l'article 325 de la loi des chemins de fer—rien me l'empêche de faire disparaître la dernière restriction—et si nous sommes saisis de cette modification, nous voulons être en état de la discuter. Je m'y connais un peu en matière de taux de transport, ayant eu l'occasion de plaider une cause de ce genre. Et bien, je ne connais pas le sujet plus compliqué, plus difficile ni plus abstrait. Je suis sûr, comme l'a fait remarquer mon honorable ami de Halifax (M. Maclean), cet après-midi que, à part l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) qui a acquis une grande expérience comme président de la Compagnie des chemins de fer, il y a bien peu de députés capables de traiter un sujet aussi abstrait que celui de la fixation des taux de chemins de fer au Canada. Il ne s'est jamais présenté à la Chambre un sujet pour lequel il ait été plus nécessaire d'insister sur la constitution d'un comité spécial qui puisse recueillir les témoignages sous serment des experts qui ont consacré leur vie à l'étude de ce problème ainsi que des directeurs qui administrent nos chemins de fer. Nous désirons tous une réduction des taux de transport qui fera revivre notre commerce; or si ce comité spécial est institué, nous serons en mesure d'aborder d'une façon rationnelle le règlement de ce problème. Au contraire, si nous ne nommons pas un comité et que nous laissions l'affaire dans le vague, il manquera à la décision cette clarté de vue et cette précision de jugement dont la Chambre doit faire preuve dans l'examen d'une question aussi importante que celle-ci.

[M. Macdonald (Pictou).]

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Je dois dire que j'ai eu de la difficulté à suivre le raisonnement de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). Il m'a fait un honneur que je ne crois pas mériter quand il a dit que j'étais probablement le seul député de la Chambre capable de comprendre les tarifs de transport ou de comprendre la question. Il a ajouté qu'il avait plaidé dans une cause de tarifs et qu'il a trouvé la chose la plus affreusement compliquée qui se puisse imaginer. Ensuite il nous a dit que cette chose si compliquée, au lieu d'être décidée par ceux qui font profession de décider des questions de ce genre, devrait l'être par un corps organisé qu'il a déclaré auparavant incapable d'en décider. En vérité, je ne pouvais pas bien suivre mon honorable ami.

M. MACDONALD (Pictou): Il m'est impossible aussi de suivre mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je le regrette, mais je crois cette fois, avoir raison. Je suis certain, monsieur l'Orateur, que la Chambre éprouve un profond sentiment de reconnaissance à l'égard du premier ministre (M. Mackenzie King) pour avoir déclaré la politique de son parti. C'est là un autre document important que l'histoire doit conserver et qu'il n'aura pas besoin de déchirer, comme les autres l'ont été, parce que, dans un sens ou dans l'autre, il ne pourra jamais faire grand mal. Ce document ne l'engage, naturellement, que juste à ce qu'il a l'intention de faire au sujet de la question discutée. Une des règles d'interprétation au moins ne s'applique pas dans son cas et c'est celle-ci: "la lettre tue, mais l'esprit vivifie". Il ne peut pas dire cela dans le cas qui nous occupe, car la lettre n'existe pas. En tout cas il n'y a rien de particulier en ceci, dont il lui faille se dérober. Nous entendons ensuite une nouvelle doctrine et c'est qu'avant que le Gouvernement puisse faire quelque chose qui compte, on doit d'abord en saisir un comité de la Chambre.

Je me demande comment on pourrait diriger les affaires du pays si mon honorable ami avait sérieusement l'intention d'appliquer ce principe. Je suis certain qu'il éprouvera beaucoup de difficulté à faire adopter cette nouvelle doctrine par le ministre des Finances (M. Fielding) et le faire consentir à envoyer le budget devant un comité spécial avant que la Chambre l'étudie. Naturellement, le budget est soumis à un comité plus tard, mais il l'est avec l'imprimatur du ministre des Finances. Celui-ci prend d'abord une décision tout comme le Gouvernement devrait aujourd'hui en prendre une sur cette question.

Quelque chose m'intrigue dans tout ce débat et c'est de savoir pourquoi cette question a été soulevée par le Gouvernement à moins que ce ne soit pour les motifs auxquels on a déjà fait allusion. Comment peut-on trouver moyen de prétendre qu'il faut plus de renseignements? La preuve a été entendue pendant des mois et des mois; elle est tout entière à la disposition du Gouvernement. Nous avons eu ensuite trois semaines de plaidoiries, que le Gouvernement peut aussi consulter. De plus, le peuple a payé un montant formidable pour recueillir ces preuves et entendre ces plaidoiries présentées à la commission. Je me souviens que l'une des principales plaintes portées contre la commission des chemins de fer touchant sa décision de 1920, c'est que la commission n'était pas allée à l'Ouest, mais était demeurée à Ottawa pour y entendre la preuve et rendre sa décision. L'Ouest était très faché de cela et il en était de même d'autres régions du pays. Or, depuis cette époque, nous avons eu une enquête, une enquête complète. La commission a siégé dans huit des provinces, je crois. Le peuple du pays a fait des dépenses qui se montent à des centaines de mille dollars pour retenir des experts et des hommes de loi afin de présenter sa cause et, cependant, malgré tout cela, voici que ces gens sont invités à revenir à Ottawa, et pourquoi? Simplement pour répéter ce qu'ils ont déjà dit, répéter tout ce qui est déjà écrit et que le ministre des Chemins de fer doit connaître très bien. Et pourquoi? Afin qu'on puisse traîner cette affaire un peu plus longtemps.

Or, nous sommes intéressés, vivement intéressés même dans cette question de tarifs de chemins de fer. Je m'accorde parfaitement avec tout ce qui a été dit sur ce point. Mais nous nous intéressons surtout à des réductions de taux sur les denrées essentielles dans tout le pays plutôt que dans une région particulière du Canada; et nous nous intéressons à ce que les tarifs de transport des denrées soient justes pour toutes et non pas seulement pour une certaine proportion d'entre elles. Je puis faire erreur, mais je crois qu'il existe approximativement quinze denrées différentes qui intéressent l'Est en ce qui touche leur transport à l'Ouest —je ne crois pas que l'entente du pas du Nid-de-Corbeau en comprenne davantage et je ne sais pas pourquoi elles ont été choisies. Naturellement, les personnes qui s'intéressent à ces quelques articles s'intéressent aussi profondément au maintien des tarifs peu élevés. Or, pour donner à la Chambre quelque idée de ce que cela signifie, j'ai dans la main une classification de marchandises qui comprend des centaines de pages. Cela donne une idée des multiples activités du commerce. Pourquoi choisirait-on dans cette masse quinze articles ou quinze catégories d'articles pour leur accorder un traitement préférentiel? Nous avons eu nos difficultés — tous les pays en ont — pour obtenir quelque justice dans la gestion des chemins de fer. Autrefois, il existait des arrangement spéciaux un peu partout. Le gros industriel, dont l'importance des affaires et du trafic qu'il était en mesure d'offrir aux compagnies lui permettaient d'écarter des concurrents moins fortunés, était sûr d'obtenir des conditions plus avantageuses. Ce système s'étendait à certaines localités et régions. A partir de 1873, quand fut créée en Angleterre la commission des chemins de fer, le Parlement se mit en devoir de corriger ces abus. On ne put rien obtenir de pratique jusqu'au moment où la commission chargée de régulariser les tarifs fut constituée en 1904.

Quel était le but poursuivi par la législation inscrite dans les Statuts? C'était pour empêcher les inégalités de traitement non seulement envers les individus, commerçants et expéditeurs, mais envers les localités. Ils doivent tous jouir du même traitement. Lorsque la convention devint applicable, elle resta lettre morte; mais il n'est guère possible d'imaginer rien de plus injuste que cet arrangement. Le grand besoin actuel est une réduction des prix du tarif, aussi prononcée que possible, appliqué au transport en grand des objets de première nécessité; à telle enseigne que si vous maintenez les inégalités à l'égard des marchandises qui ne figurent point sur la

liste, aucune réduction ne pourra être obtenue.

J'ignore l'importance réelle du côté financier dans la question. Si je ne me trompe, depuis que j'ai quitté la commission des chemins de fer il y a eu augmentation d'environ 35 p. 100 dans l'Ouest. Les abaissements opérés depuis ont dû ramener l'augmentation, par rapport aux tarifs de 1919, à 20 p. 100 sur les prix du temps normal.

L'hon. M. CRERAR: Un peu plus que ça.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il en est ainsi, je resterais donc en deça de la vérité en disant que la convention tarifaire comporterait, dans son application, une différence en moins de 18 millions de piastres. Il s'ensuit qu'une pareille brèche faite dans les recettes de nos réseaux, avec les déficits qu'ils accusent déjà, nous empêcherait d'opérer des réductions de tarifs depuis longtemps demandées à l'égard d'autres objets de consommation.

L'hon. M. CRERAR: Le montant mentionné par notre collègue est calculé sur les opérations de toutes les lignes et non sur le réseau national seulement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable collègue a raison. Je parle du résultat de tous les chemins de fer. Le chiffre que j'ai mentionné est à peu près exact.

L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a fait une observation juste à l'égard de l'application de la convention de tarif. Il est certain que la commission a pensé — se ralliant en cela à mon opinion — que le Parlement ne devait pas avoir eu l'intention, en faisant cet arrangement, de le rendre d'application générale, et nous avons engagé les compagnies à établir d'autres tarifs applicables aux lignes nouvelles dans la région du Kootenay. Néanmoins, je dois avouer que des consultations récentes m'ont laissé un doute grave sur la légalité de l'opinion que j'avais précédemment émise.

Dans le fait, la convention était un contrat visant les lignes possédées, affermées ou exploitées et projetées à cette époque dans la région du Kootenay, et les tarifs adoptés étaient basés sur ceux en vigueur pour les chemins de fer en exploitation à ce moment-là. Mon avis est que les tribunaux décideraient que la convention n'est applicable que dans les conditions qui existaient à l'époque de son adoption. Le Pacifique-Canadien avait à ce moment-là 7,400 milles de voies en exploitation, il en a aujourd'hui 14,000.

[Sir Henry Drayton.]

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas la question principale. La grande question, c'est que les tarifs de transport sont exagérés, et quand on les réduira, surtout ceux qui frappent les denrées principales, il faut le faire de manière à ce que toutes les parties du pays en profitent. Ainsi, le tarif sur la houille en Ontario est trop élevé. Si l'on accorde des réductions à toutes espèces de marchandises dans une même région pour un parcours assez bref, qu'on avoue donc immédiatement que l'on veut créer et maintenir des distinctions et des inégalités.

Mais tout cela ne tend qu'à prouver la nécessité de faire soit une chose ou une autre, que le Gouvernement prenne une décision en ce moment, qu'il dise "oui" ou "non". Mon honorable ami de Oxford-Sud (M. Sutherland) a demandé au premier ministre s'il était vrai que les taux élevés étaient maintenus dans le pays, parce que le Gouvernement ne savait que faire de la convention du pas du Nid-de-Corbeau. Cette question n'a pas eu de réponse que je sache, et pourtant cette question n'était que juste, étant donné des paroles du premier ministre. L'on a certainement dit à la Chambre que le Gouvernement conférait avec l'exécutif des chemins de fer et que ceux-ci avaient dit: "Nous ne pouvons faire ces réductions de tarifs si néécessaires tant que nous ne saurons pas ce que vous ferez du traité du pas du Nid-de-Corbeau". Nous ne devons pas nous contenter de réduire les taux et les dépenses; il nous faut aussi travailler en vue d'obtenir cette réduction aussitôt que possible. Donc, prenant en considération ce que le ministre des Chemins de fer et le premier ministre ont dit, et, apuyé par le chef de l'opposition (M. Meighen), je propose:

Que tous les mots après "que" où il apparaît pour la première fois soient retranchés et remplacés par les suivants:

"Une réduction générale des taux de chemin de fer si essentielle à la production et au commerce du Canada ne peut être faite, comme l'a déclaré le Gouvernement, avant que le Parlement ait décidé si la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau qui se termine le 6 juillet doit être renouvelée; c'est le devoir impérieux du Gouvernement, devoir trop longtemps différé, de se familiariser avec les renseignements recueillis et mis à sa disposition par la commission des chemins de fer, et de soumettre sa politique à la Chambre.

M. HUDSON: La question dont la chambre est saisie ne me semble nullement modifiée ou avancée par l'amendement que mon honorable ami (sir Henry Drayton) vient de proposer, et je crois qu'elle a été tellement bien exposée qu'il ne m'est pas nécessaire de m'arrêter bien longuement à ses divers aspects. Tout de même, la ques-

tion d'une réduction des taux de marchandises est de si grande importance que je crois devoir exprimer brièvement mon opinion avant que la résolution ou l'amendement ne soit mis aux voix. Autant que je puisse comprendre, mes honorables amis de l'opposition officielle ne tiennent pas à ce que la convention du pas du Nid-de-Corbeau soit mise à exécution, tandis que nos honorables amis, les progressistes, y tiennent.

J'abonde, en grande partie, dans le sens de mes honorable amis du parti progressiste. Fut-il question, en ce moment, en Chambre de savoir si la convention du pas-du Nid-de-Corbeau doit être remise en vigueur, je devrais voter en faveur de ce projet. Mais, telle n'est pas la question; il s'agit de savoir si la députation aura ou non l'occasion de demander des renseignements et des les obtenir relativement aux faits qui peuvent modifier la situation; il faudrait aussi qu'une décision fut prise par quelqu'un avant que la question de la convention du pas du Nid-de-Corbeau soit discutée. Donc, comme je crois que nous devons tous, mes honorables amis et moi, nous procurer tous les renseignements disponibles, avant que le temps d'agir arrive, j'appuierai la résolution et voterai contre l'amendement.

M. SHAW: Monsieur l'Orateur, on me pardonnera, je l'espère, d'intervenir dans la discussion, vu l'importance des questions en jeu, non seulement pour l'Ouest, mais pour tout le Canada. Il est très satisfaisant de constater que tous les partis en Chambre s'occordent, apparemment, sur la nécessité de faire une réduction immédiate et rigoureuse des taux de marchandises. Et c'est là l'attitude non seulement de la députation, mais aussi celle du peuple en général, et jusqu'à un certain point, celle des compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Je désirerais faire insérer dans le hansard les vues du gouvernement provincial de la Saskatchewan, qui ont déjà été mentionnées au cours de ce débat, aussi appelleraije l'attention de mes honorables amis sur une résolution qui a été adoptée unanimement sur motion de l'ancien trésorier provincial, qui, aujourd'hui, est le premier ministre de la province; résolution relative à cette question spéciale et qui se lit ainsi:

Attendu que le fardeau des tarifs de marchandises actuels, spécialement sur les produits agricoles, est trop lourd pour le trafic, et

Attendu que, dans plusieurs parties de la province, il résulte de cette situation que le grain est abandonné dans les champs sans avoir été battu, parce que le coût du battage et du fret absorbe le prix de vente;

Cette assemblée est d'avis que le gouvernement de la Saskatchewan continue d'insister sur sa demande de réduction de taux de fret dont la commission des chemins de fer est actuellement saisie, et de plus...

Et j'appelle l'attention de mes collègues en général sur cette partie de la résolution qui est ainsi conçue:

Que, de l'avis de cette Assemblée, le Parlement du Canada ne devrait pas, dans aucunes circonstances, remettre en vigueur le paragraphe 5 de l'article 325 de la loi des chemins de fer du Canada, qui expire en juillet 1922, et qui devenant caduque, permettrait de remettre en vigueur la convention du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le trésorier provincial parla à l'appui de la résolution et il prononça les paroles qui suivent:

On me taxera peut-être d'exagération si j'affirme que les tarifs de transport, qui sont actuellement en vigueur, ruinent le trafic. Cependant, ceux qui voyagent quelque peu dans notre province, surtout dans la partie septentrionale de la Saskatchewan, ne peuvent manquer d'être frappés d'étonnement à la vue des immenses champs d'avoine que l'on a négligé de moissonner pour la raison énoncée dans la résolution, à savoir que les frais occasionnés par le battage et le transport excèdent le prix auquel l'avoine se vend à l'heure qu'il est.

Et j'ai l'intime conviction qu'un bon nombre de mes collègues sont en mesure de confirmer les déclarations du présent premier ministre de la Saskatchewan de ce chef. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai aussi les déclarations qu'a faites le président de la compagnie du Pacifique-Canadien, que j'ai lues dans les journaux d'hier soir ou de ce matin. Voici ce qu'il dit au sujet des tarifs de transport:

Les administrateurs de la compagnie sont d'avis, et cela depuis quelque temps, que nous devrions commencer par réduire les tarifs de transport sur les articles de première nécessité, surtout sur les produits des industries qui ont le plus souffert de la crise générale que nous traversons. Nonobstant le désir des compagnies de chemin de fer de sacrifier une partie de leurs recettes, dans l'espoir qu'une diminution des tarifs sur les articles de première nécessité serait peut-être de nature à donner un nouvel essor au commerce, elles ont été empêchées d'adopter un programme définitif, étant donné l'approche de la date du 7 juillet prochain alors qu'expireront les dispositions de la loi des chemins de fer qui permettent à la commission des chemins de fer de fixer les tarifs de transport sans tenir compte des conventions statutaires ou d'autre nature.

Or, à la lumière de ces déclarations, j'en conclus que la compagnie du Pacifique-Canadien, à son titre de société constituée, s'opposera à ce que la convention du pas du Nid-de-Corbeau soit remise en vigueur. En face des divergences d'opinion que sus-

cite la résolution en discussion, il est assez difficile pour les représentants du peuple de décider exactement quelle est la question particulière à régler. Cependant, pour moi, la question principale se résume à ceci, peu importe la façon dont elle est posée: allons-nous nommer un comité pour décider si oui ou non, après nous être enquis de tous les faits, il est à propos de suspendre, d'abroger ou de rétablir telle quelle la convention du pas du Nid-de-Corbeau? Pour ma part—et je tiens à le proclamer sans délai—je suis favorable à l'idée de remettre la convention en vigueur dès le 7 juillet prochain; voilà mon opinion franche et nette. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on fasse une enquête sur les tarifs des compagnies de chemins de fer en tant qu'ils affectent d'autres articles de première nécessité que ne vise pas la convention du pas du Nid-de-Corbeau; pour ce qui est de cette convention, toutefois, je suis carrément d'avis qu'elle devrait être remise en vigueur le 7 juillet prochain.

Puisque nous nous rendons compte de la nécessité de réduire les tarifs de transport, examinons un peu le contrat que la compagnie du Pacifique-Canadien a conclu avec l'Etat par l'apposition de la signature de ses administrateurs au bas de la convention dite du Pas du Nid-de-Corbeau. Inutile pour moi de faire observer à la Chambre que ce n'est pas le seul contrat que le gouvernement du Canada ait conclu avec la compagnie du Pacifique-Canadien. Or, je ne crois pas que personne révoque mon assertion en doute, si j'affirme que le peuple canadien a scrupuleusement et fidèlement respecté toutes les dispositions des divers contrats qu'il a passés avec la compagnie du Pacifique-Canadien. Le peuple canadien n'a jamais réclamé l'abrogation ni la supression d'aucune des conventions qui ont été conclues avec le Pacifique-Canadien, bien que quelques-unes aient pesé lourdement sur les épaules de la population, surtout des gens de l'Ouest. Nous avons fait face à la musique et scrupuleusement rempli toutes les conditions insérées dans les contrats que les divers gouvernements, qui se sont succédés aux affaires, ont signés avec la compagnie du Pacifique-Canadien au nom du peuple du Canada. Le Parlement a-t-il l'intention à cette heure de prendre en considération la convention du pas du Nid-de-Corbeau simplement parce que le chemin de fer du Pacifique-Canadien réclame l'abrogation ou la suspension de ce marché? Etant donné qu'il s'agit d'une convention solennelle conclue en considération d'une subvention de $3,630,000, est-ce qu'il ne serait pas également juste et raisonnable de la part du Parlement canadien de demander à la compagnie du Pacifique-Canadien de considérer en même temps la suspension ou la modification de la charte qu'elle détient touchant, par exemple, l'exemption de taxes dont elle jouit? Pour moi, la compagnie du Pacifique-Canadien doit avoir tenu compte des aléas de la situation le jour où elle a conclu cette convention solennelle et obligatoire avec le gouvernement du Canada. La compagnie ne s'est peut-être pas rendu compte de tous les aléas; cependant, elle doit prendre des chances tout comme le peuple canadien en a pris en lui octroyant la charte qu'elle détient à l'heure qu'il est.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien est-il prêt à rembourser au peuple canadien la somme de $3,630,000 qu'il a reçue, si le Parlement consent à annuler ou à suspendre cette convention particulière?

Cette compagnie va-t-elle nous offrir quelques avantages en retour des privilèges que nous lui avons accordés? Je ne le crois pos. L'entente relative au pas du Nid-de-Corbeau, survenue en 1897, représente tout simplement une charte en ce qui concerne les taux de transport-marchandises. A nous de réfléchir sérieusement avant de consentir à une autre suspension ou à une abrogation de cette entente. J'avouerai franchement que, pour ma part, je ne suis pas prêt à y consentir. Je dirai, au sujet de cette entente, que le bill destiné à la confirmer fut présenté par l'honorable A. G. Blair, alors ministre des Chemins de fer. M. Blair savait ce que vaudrait au public canadien cette disposition particulière au sujet des taux de transport-marchandises. Voici ce qu'il disait:

> Le comité remarquera que nous avons cherché à soulager le pays dans une large mesure par le tarif établi depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons imposé à la compagnie des conditions qui restreignent grandement ses pouvoirs actuels. Nous avons inclus dans l'un de ses paragraphes de cette résolution une longue liste d'articles dont on fait une grande consommation dans les provinces de l'Ouest, et nous avons obtenu du chemin de fer Canadien du Pacifique un engagement par lequel cette compagnie s'oblige à faire une très sensible réduction dans les taux des tarifs qui sont actuellement en vigueur.

On a déjà fait allusion aux articles destinés au transport en général. Un examen attentif fera voir que les articles acheminés vers l'Ouest comprennent les fruits, les machines agricoles, les matériaux de construction, les pièces d'ameublement, le fer, le fil de fer, les cordages et la ficelle d'engerbage. Voilà les principaux artices ex-

pédiés vers l'Ouest et mentionnés dans cette entente. A cette époque c'étaient des articles essentiels à l'Ouest, et en dépit de ce qu'a pu dire le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Stewart), ils le sont encore, à l'exception peut-être du bétail sur pied, des fruits et d'une couple d'autres item. Les articles expédiés vers l'Est étaient surtout le grain et la farine, produits encore essentiels de l'Ouest, on l'avouera. Mais il me semble que la députation de cette époque a cherché à obtenir des taux également favorables pour le transport des marchandises de l'Ouest à l'Est et de l'Est à l'Ouest. On a prétendu que cette entente s'applique au réseau du Pacifique tel qu'il existait alors. Je ferai remarquer à l'auteur de cette opinion la décision rendue en décembre 1917 par la commission des chemins de fer, qui est un corps judiciaire. Le bien fondé de cette décision n'a pas été révoquée en doute. Elle comportait que l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau...

M. MACDONALD (Pictou): Quand a-t-elle été rendue?

M. SHAW: Le 26 décembre 1917. Elle traite de l'augmentation de 15 p. 100 alors accordée par la commission des chemins de fer sous la présidence de sir Henry Drayton. Voici ce que comprend la décision du président sur la question de savoir si l'entente s'appliquait ou non au réseau du Pacifique tel qu'il existait alors:

> Je suis d'avis que cette distinction ne devrait pas exister et que l'effet de l'entente relative au Pas du Nid-de-Corbeau doit s'étendre au réseau actullement exploité par la compagnie.

Si cette interprétation de la loi est juste, il faut en conclure que l'entente s'appliquait non seulement au réseau du Pacifique tel qu'il existait alors, et aux lignes que cette compagnie détenait à bail et exploitait, mais aussi au réseau tel qu'il existe aujourd'hui.

M. MACDONALD (Pictou): La question que j'ai posée est purement légale et ne concerne pas les taux. La partie de la décision de sir Henry Drayton qu'on a citée n'établit pas, en loi, que l'entente relative au pas du Nid-de-Corbeau comprenait d'autres lignes que celles qui existaient alors. Je suis sûr que mon honorable ami s'accorde avec moi sur ce point.

M. SHAW: Je ne veux induire personne en erreur, l'honorable député de Pictou encore moins que tout autre; mais il me semble que cette partie de la décision est parfaitement claire, et je la cite pour ce qu'elle vaut. On se souvient que le conseil privé a eu à décider un point de ce genre dans une cause où une compagnie de gaz d'une de nos villes de l'Ouest demandait à faire reconnaître les immunités par rapport à une propriété non comprise dans les limites de la municipalité à l'époque où les immunités lui avaient été accordées.

Le conseil privé a soutenu que les privilèges conférés par la loi organique de la compagnie s'étendaient au delà des premières limites de cette ville et embrassaient le territoire que la municipalité s'était annexé plus tard.

Une autre question dont il s'est agi était de savoir si la convention relative au pas du Nid-de-Corbeau ne s'appliquait qu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'exclusion des autres lignes — le Nord-Canadien et le Grande-Tronc-Pacifique. Naturellement, la convention ne mentionne pas ces deux autres voies ferrées, qui n'existaient pas alors; mais, dans le jugement dont j'ai déjà cité un extrait, le président de la commission des chemins de fer disait:

> Il est parfaitement vrai que, ni le Nord-Canadien, ni le Grand-Tronc-Pacifique ne sont liés par les dispositions de la convention ou de la loi relative au Pas du Nid-de-Corbeau. D'un autre côté, bien que la commission soit libre de permettre une augmentation de 15 p. 100 de leurs tarifs dans une grande partie du territoire desservi par l'un ou l'autre de ces réseaux, à n'en pas douter, le grain pourrait être emmené jusqu'au Pacifique-Canadien. Il en résulterait que ces deux compagnies, afin de conserver leur clientèle, réduiraient leurs taux partout où leur trafic aurait à souffrir de la concurrence du Pacifique-Canadien. L'inégalité des tarifs reparaitrait dans le territoire occidental et je suis convaincu qu'elle ne vaut pas mieux pour les chemins de fer que pour les districts.

Ainsi, le président a soutenu que la convention ne s'applique pas uniquement au Pacifique-Canadien, mais qu'il s'applique aussi au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique.

Admettons que la compagnie du Pacifique-Canadien soit obligée de s'en tenir aux clauses de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, elle subira incontestablement des pertes considérables. Les chemins de fer nationaux devront réellement se conformer aux mêmes clauses et ils subiront donc aussi de grosses pertes — le total de toutes les pertes étant estimé à près de dix-huit millions de dollars. Or, serait-il permis à la compagnie du Pacifique-Canadien de relever les présents tarifs applicables à d'autres denrées, afin de combler ce déficit? J'émets l'idée qu'elle ne le pourrait pas parce qu'elle doit, bien entendu, soutenir la concurrence du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique

J'ai la plus grande estime pour la compagnie du Pacifique-Canadien. C'est une grande et pratique corporation. J'ai entendu suggérer qu'elle était le baromètre financier de ce pays. En 1921, il est vrai, la compagnie a payé ses dividendes et a eu un surplus important d'à peu près trois quarts de millions de dollars; mais, si à l'égard de ses opérations de l'an dernier, la compagnie du Pacifique-Canadien n'est pas le baromètre financier de ce pays, je me trompe certainement beaucoup, car je crains que de très rares corporations, à moins d'avoir été spécialement favorisées d'une manière particulière, aient pu arriver à un pareil résultat. Par conséquent, si la compagnie du Pacifique-Canadien est le baromètre de la situation financière du Canada, il n'a pas donné une indication précise de cette situation, l'an dernier. Pour cette seule raison, je ne crains pas de dire que des baromètres de ce genre ne tromperont pas ceux qui cherchent à se rendre compte du véritable état du crédit financier de ce pays.

Afin de s'opposer à l'application de cette convention, on allègue encore que les chemins de fer nationaux pourraient en souffrir. Or, tous savent que ces voies ferrées ont été établies en vue d'une spéculation; comme l'a laissé entendre le député de Marquette (M. Crerar), elles étaient des chemins de colonisation. Je pense, cependant, que nous avons tout lieu d'espérer que, étant donné l'attitude énergique du présent ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) relativement à la coordination de ces deux services, maintenant distincts et séparés, il y aura une grande économie et plus d'efficacité.

Je laisserai aussi entendre que nous, du moins, qui sommes de ce côté-ci de la Chambre nourrissons l'espoir que le ministre des Chemins de fer n'oubliera pas la recommandation de l'ancien président de la commission du réseau de l'Etat — de réduire le gros capital des voies ferrées nationales, afin que leurs recettes puissent présenter un bon profit sur la mise de fonds.

Voici mon idée, monsieur l'Orateur, que la convention, qui n'est pas la charte de nos droits relativement aux tarifs-marchandise, non seulement dans cette partie du pays, mais aussi dans le Canada occidentale, soit mise à l'essai pendant la période de temps que le Parlement fixera. Si, à la suite de cet essai, nous constatons que les compagnies de chemins de fer ont injustement souffert vu que l'efficacité de nos organisations de transport s'est amoindrie, il sera temps pour le Parlement de décider de suspendre plus longtemps ou d'annuler entièrement la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Je suis d'avis que le Gouvernement devrait, au moins, fournir l'occasion de tenter une épreuve comme celle-là.

Il sera peut-être bon que le Parlement décide d'autoriser l'enquête visée par le projet de résolution, enquête qui porterait sur les frais de transport, pourvu que soient sauvegardés les droits que nous confère la convention relative au pas du Nid-de-Corbeau et qu'il soit compris une fois pour toutes que cette convention rentrera en vigueur le 7 juillet prochain.

La Chambre, j'en suis sûr, est unanime à reconnaître que le fait d'abaisser sur-le-champ les tarifs des chemins de fer contribuerait beaucoup à faire sortir le commerce du marasme où il est partout à l'heure actuelle. Il me semble que les représentants du peuple devraient être les derniers à s'opposer à la rentrée en vigueur de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, d'un marché en bonne et due forme entre le gouvernement du Canada et la compagnie du Pacifique-Canadien.

M. LADNER: Monsieur l'Orateur, bien que l'heure soit avancée, on permettra sans doute à un représentant de la Colombie-Anglaise de faire une brève observation sur cette question d'extrême importance. Ainsi que j'ai déjà eu occasion de le dire, les honorables collègues qui siègent à ma gauche ont une tendance à envisager les grandes questions d'intérêt national d'un point de vue qui respire plus ou moins l'esprit de clocher. On peut dire du Gouvernement qu'il recherche les atermoiements; quant aux députés qui sont à ma gauche, ils viennent proclamer à la face de la Chambre et du pays que s'ils tiennent à ce qu'on fasse observer la convention du pas du Nid-de-Corbeau, c'est surtout parce que le transport du blé en coûtera moins cher. Que ceux-là lèvent les yeux au-dessus de leurs champs de blé, qu'ils portent leurs regards vers les pentes boisées de la Colombie-Anglaise et se rappellent que si la rentrée en vigueur de la convention du pas du Nid-de-Corbeau doit améliorer leur situation, elle portera à l'industrie forestière de ma province le plus rude coup qu'elle ait jamais reçu. Le tarif relatif au blé sera tout à fait hors de proportion avec celui du transport du bois, des fruits et du poisson.

Depuis de longues années la Colombie-Anglaise se heurte à un grave obstacle. L'excessive cherté du transport du bois a obligé maintes scieries à fermer leurs portes, ce qui a amené le chômage et l'affaissement de l'industrie, celle-ci embrassant la fourniture du bois aux cultivateurs des provinces des prairies. S'ils n'en avaient pas autrement besoin, ces cultivateurs pourraient se servir de notre bois pour abriter la multitude des machines agricoles qu'on voit un peu partout dans la plaine, depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à Fort-William.

Monsieur l'Orateur, si j'ai pris la parole, c'est principalement pour dire que nous comptons que le parti qui se qualifie de progressiste se décidera à envisager les questions nationales de l'importance de celle-ci à un point de vue plus large et plus élevé. Que de fois n'a-t-on pas entendu les membres de ce parti insister sur la prévoyance et la largeur de vues dont doit faire montre l'homme public. Au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, ils nous ont régalé de discours magnifiques, de discours respirant l'idéalisme. Aujourd'hui qu'ils ont l'occasion de mettre leurs préceptes en pratique, ils se gardent bien de le faire. Peu importe, se disent-ils, le sort des industrie des autres parties du pays; la convention relative du Pas du Nid-de-Corbeau va entrer en vigueur, le transport de nos produits ne nous coûtera pas cher: cela nous suffit.

Il se peut cependant que le groupe progressiste soit en faveur d'une réduction générale des tarifs de transport; je crois même qu'ils le sont, puisque la population toute entière la réclame. Les chefs des compagnies de chemins de fer y consentent et le Gouvernement s'y est montré favorable. Ceux des députés progressistes qui ont pris la parole n'ont sans doute traduit le sentiment que de quelques-uns des membres de leur groupe. Ces honorables collègues n'entendent assurément pas faire en sorte que cette importante question se décide sans qu'il soit tenu compte des besoins des autres provinces.

Les tarifs des chemins de fer ont plongé la Colombie-Anglaise dans des embarras tels qu'aucune autre province n'en a connus. surtout en ce qui concerne ses scieries, son horticulture fruitière, ses saumonneries et les autres branches de son industrie de la pêche. Ceux parmi les députés progressistes qui ont adressé la parole se sont abstenus de dire qu'après avoir obtenu la réduction du tarif relatif au transport du blé ils veilleront à ce que la mise en pratique de leur politique se fasse de manière à accorder une mesure convenable de justice aux différents facteurs économiques du pays tout entier, c'est-à-dire à l'industrie, au commerce et à l'agriculture. A mon sens, ce que l'on propose est contraire à l'industrie bien compris du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, avant que la motion soit mise aux voix, j'aimerais à faire quelques remarques non pas au sujet de mon sentiment personnel sur la question, car je crois l'avoir fait connaître de façon non équivoque lorsque j'ai pris la parole sur la motion même, mais pour réfuter les allégations — ne pouvant dire les arguments — qu'on a fait valoir en faveur du ministère.

Je pense que l'on a introduit dans ce débat une foule de questions qui tendent à créer de la confusion et à faire perdre de vue aux honorable députés ce qu'il s'agira de déclarer lors du vote, tant sur l'amendement que sur la motion principale.

En premier lieu, il ne s'agit pas de savoir si les tarifs actuels sont raisonnables ou sagement déterminés. Comme l'a dit l'honorable député de Calgary (M. Shaw), en résumant le but du débat, il n'a été exprimé qu'un seul avis à ce sujet au cours de la discussion. Il n'y en a qu'un, je crois, qui puiss l'être. Je conviens avec lui que n'importe quel conseil d'administration de chemin de fer prévoyant et intelligent approuvera le but du débat de cet après-midi, se rendant compte qu'il est de l'intérêt de tous, y compris les chemins de fer d'abaisser notablement et aussitôt que possible les tarifs de transport au pays. Je ne m'opposerais même pas à l'emploi du mot radicalement. Il arrive des moments où des problèmes de cette importance doivent être traités avec une fermeté exceptionnelle. Autrement, on se renvoie de Caïphe à Pilate, et le pays reste dans l'attente. Ce n'est nullement la question en jeu.

Il ne faut pas non plus se demander si la convention du Pas du Nid-de-Corbeau doit revêtir un caractère permanent. Je comprends, néanmoins, l'attitude des honorables députés qui disent: "Après avoir examiné cette affaire; lu les dépositions, et m'être parfaitement renseigné, je suis irrévocablement opposé à la rentré en vigueur de cette convention. Je ne puis donc reconnaître que l'on vote en faveur de cette question." On est, je crois, conséquent avec soi-même. Si les honorables députés peuvent prendre une décision énergique et, finalement, refusent d'accepter les témoi-

gnages; s'ils ont tout lu et en viennent à une conclusion, alors, naturellement, ils sont en mesure de dire: "La question ne souffre pas de discussion. Il est inutile de me soumettre aucune politique. Mon opinion est arrêtée." Ils sont conséquents avec eux-mêmes.

Je dois avouer que je n'ai pu m'expliquer l'attitude de mon honorable ami de Winnipeg-Sud (M. Hudson). Evidemment, il en est arrivé à la conclusion de l'honorable député de Marquette (M. Crerar). Eh! bien, dans ce cas-là, pourquoi retarder la décision? Veut-il éclairer les autres? Si oui, que la Chambre entame le débat. Pourquoi soumettre à un comité ce qui, selon lui, n'est plus discutable?

M. CAHILL: Pourquoi cela a-t-il été soumis à un comimté, alors qu'une loi parlementaire a été votée à l'origine?

Le très hon. M. MEIGHEN: La question soumise de nouveau à un comité. Le gouvernement de cette époque s'est présenté à la Chambre avec sa politique, a proposé une résolution au Parlement, a déclaré quelle était son attitude. La motion a été proposée par le ministre des Chemins de fer.

M. CAHILL: Non, c'est tout le contraire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est incontestable que c'est le ministre des Chemins de fer qui a fait la motion à la Chambre. Il a déclaré que c'était l'opinion le mieux raisonnée de la commission des chemins de fer, que c'était la politique de l'exécutif. Cette politique a été soumise à un comité de la Chambre comme toutes celles du Gouvernement.

M. CAHILL: Un comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, un comité spécial chargé de la revision de toute la loi des chemins de fer, mais le Gouvernement a d'abord exposé sa politique à la Chambre. Si le cabinet n'a pas fait cette proposition, que l'autre l'a faite?

M. CAHILL: La motion a été proposée en comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Exactement: proposé par l'exécutif, par l'honorable M. Reid, qui était alors ministre des Chemins de fer, et l'honorable député ne l'ignore pas.

M. CAHILL: Un comité spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, mais le Gouvernement a été l'auteur de la motion. Comprend-il enfin? (*Exclamations.*)

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas avoir manqué de courtoisie à l'égard de l'honorable membre.

M. McMASTER: Ce n'est guère poli.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne fais pas allusion à son intelligence; je parle de son obstination. Très bien. Le Gouvernement a affirmé son plan de conduite.

M. CAHILL: Pourquoi ne l'a-t-il pas fait sur le parquet de la Chambre, plutôt que par l'intermédiaire d'un comité?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce qu'il a fait.

M. CAHILL: Quelle différence y a-t-il entre un comité spécial et un autre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement a soumis toute la revision de la loi des chemins de fer au comité. Le Gouvernement n'a aucunement soumis ce point. Il n'avait pas été soulevé à ce moment. Dès que le Gouvernement en a été saisi...

M. CAHILL: C'est un arrêté du conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Permettez-moi de finir ma phrase. Le Gouvernement s'est renseigné auprès de la commission des chemins de fer; il en obtint un mémorandum, sur quoi, il soumit son opinion sur la question au comité en charge de la revision...

M. CAHILL: Ça n'a pas été un renvoi direct.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je serai satisfait, si le Gouvernement veut bien faire de même. Que le Gouvernement nous dise ce qu'il se propose de faire. Mon honorable ami a cherché à me faire perdre de vue que dans la présente discussion il ne s'agit pas de savoir si la convention sera prolongée ou non, bien que pour s'opposer logiquement à cette résolution, je le répète, il faut que les honorables députés en soient venus à conclure définitivement et irrévocablement dans la négative—oui, dans la négative. Mais je m'oppose à la résolution pour les motifs que j'ai déjà mentionnés, et de nouveau, je dis à la Chambre, par votre entremise, monsieur l'Orateur, qu'il est dans l'intérêt du Parlement et dans l'intérêt de la bonne administration des affaires publiques, que nous nous décidions en raison des motifs que j'ai déjà soumis à la Chambre.

Que nous propose-t-on? Qu'un comité spécial de la Chambre étudie à fond la question des prix du transport, qu'il entende particulièrement les témoignages portant sur la prolongation de la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà, je crois, un exposé de faits qui plaira à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy). C'est ce qu'on nous demande de faire. Et pourquoi? Qu'y gagnerons-nous? Le premier ministre nous dit longuement et en enflant la voix qu'il serait sage de se procurer tous les renseignements possibles. Il insiste sur l'avantage de l'information, et il déclare que ceux qui refusent quelque renseignement au Gouvernement ne sont pas de son école.

Il prétend que le Gouvernement ferait preuve d'autocratie s'il osait soumettre son programme au Parlement avant qu'un comité spécial ou un comité quelconque n'ait recueilli toute l'information. Or, il ne se passe guère de jour que le gouvernement canadien, comme tout autre gouvernement, ne vienne en Chambre avec quelque projet, ce Gouvernement-ci s'est présenté en Chambre avec son programme—tel quel—sans l'avoir préalablement soumis à un comité parlementaire. Il y a certaines circonstances, naturellement, où il faut procéder autrement, ainsi que je l'ai expliqué dans une occasion précédente. Mais, prétendre que quiconque refuse de voter pour la présente résolution se déclare, par le fait même, contre l'obtention de renseignements, c'est là, je dois le dire, une sottise. L'information n'est-elle pas disponible, en ce moment? Alors, pourquoi recommencer tous les témoignages? Puis-je le demander encore à mes honorables amis? Si tous les témoignages ont été entendus et sont dans les archives, si on s'est donné toute cette peine, si l'on a pris tout ce temps, pourquoi recommencer? Que mes honorables amis pensent à cette question. N'est-il pas vrai que l'on a entendu tous les témoignages, oui, tous les témoignages, que ces témoignages ont été entendus dix fois; que vingt fois, l'on a entendu tous les témoignages qu'il est possible de soumettre au présent comité. N'est-ce pas le cas? N'est-il pas vrai que la commission des chemins de fer a siégé presque continuellement pendant un an et demi, qu'elle a entendu les témoignages pour et contre, de tous les points de vue, de toutes les classes, et de toutes les industries du Canada, qu'elle a pesé ces témoignages, que les faits ont été recueillis et étudiés, qu'elle a tout étudié du point de vue que ce comité est chargé d'étudier? Et cette investigation n'a-t-elle pas été faite, ces témoignages ne sont-ils pas à la disposition de tout député? Ne sont-ils pas à la disposition du Gouvernement? Mais, c'est qu'ils ont été à la disposition de tous, depuis des jours et des semaines; et ceux qui les ont entendus, ceux qui ont eu l'avantage de voir comparaître devant eux les témoins et d'étudier leurs témoignages, ceux qui ont entendu des témoignages semblables pendant dix-sept ans—du moins, depuis qu'ils remplissent ces fonctions—et leurs experts, depuis dix-sept ans, ces hommes sont prêts à soumettre ces témoignages au Gouvernement, prêts à rendre leur décision et à la soumettre au Gouvernement.

Dites, n'est-ce pas vrai? Permettez-moi de vous demander ce qu'il faut de plus en fait d'information? Prétend-on sérieusement, très sérieusement, que ce comité, qui doit être nommé, devra entendre les témoignages déjà entendus par la commission des chemins de fer?

S'il en doit être autrement, quels sont ceux que l'on écartera? Quels sont ceux qui, ayant le droit d'être entendus par la commission des chemins de fer, n'auront pas celui d'être entendus par ce comité? Quelque honorable député peut-il répondre à ces questions? Qu'on me permette d'insister: prétend-on qu'il soit possible de constituer un comité de cette Chambre dont pas un des membres, ou plus qu'un en tout cas—n'a jamais étudié, ou tout au plus consacré une journée ou deux d'étude à ce sujet—l'un des plus compliqués qui ait jamais occupé l'esprit humain; que ce comité règlera une question à laquelle la commission des chemins de fer s'est appliquée durant un an et demi, sans compter son expérience antérieure de dix-sept ans, et qu'il devra entendre toute la preuve déjà entendue par la commission. Ce que l'on propose c'est de recommencer la dépense déjà faite par la commission; d'obliger les provinces et le Canada aux mêmes dépenses, ainsi que nos différentes catégories d'industries, de consacrer le même temps à la même question et d'en différer la solution jusqu'à ce que le comité fasse son rapport? Si ce n'est pas là l'intention, qu'elle est-elle donc? Pourquoi ce comité? Que peut-il faire de bien? Je l'ignore absolument. En outre, quand la commission des chemins de fer a étudié la question qui doit être soumise à ce comité—et qu'il doit étudier à fond pour faire un rapport—quand la commission des chemins de fer a étudié la même question, au cour de l'été de 1920, l'on s'est plaint partout dans le

pays qu'on n'avait pas suivi la coutume de faciliter aux gens l'accès de la commission et la tâche de lui faire des représentations—c'est-à-dire la coutume de siéger là où les témoins se trouvaient et pouvaient facilement comparaître devant la commission. Telle fut les principales plaintes et celles-ci furent très vives. La commission y rémédia. Le Gouvernement lui ayant soumis de nouveau la question au cours de l'automne de 1920, elle visita sept provinces du Dominion; elle se rendit dans la Colombie-Anglaise, dans l'Alberta, dans la Saskatchewan et au Manitoba; elle tint des séances, dans chacune de ces provinces. Elle siégea également dans la province d'Ontario et dans celle du Nouveau-Brunswick, enfin, dans toutes les provinces à l'exception de deux. Elle entendit la preuve sur place même et elle étudia le problème du point de vu de ces localités. Ce comité pourra-t-il en faire autant? Veut-on qu'il refasse ce travail? Si ce n'est pas cela, comment veut-on qu'il en arrive à une conclusion aussi bien justifiée que celle que la commission des chemins de fer peut fournir immédiatement? Je dis donc que ceux qui insistent sur la nécesité qu'il y a pour nous de nommer ce comité, parce que nous avons besoin d'être mieux renseignés, invoquant un argument qu'après un examen loyal aucun honorable membre de la Chambre des communes ne peut accepter. L'information est complète; elle est analysée; la preuve est complète; elle est toute imprimée. L'information est là, la commission aussi. La commission est là, prête à fournir l'information, prête à se prononcer. Le Gouvernement devrait s'adresser à cette commission, prendre connaissance de la preuve, demander les conclusions de la commission, les examiner et présenter ensuite sa politique au Parlement. N'est-ce pas là une bonne pratique? Oh! mais le premier ministre dit que nous avons déjà nommé un comité pour s'occuper de la proposition de rétablissement de la commission du blé.

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai jamais parlé de la commission du blé.

Le très hon M. MEIGHEN: Je crois que mon honorable ami y a fait allusion.

L'hon. MACKENZIE KING: Non, je n'en ai pas parlé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le regrette, mais je dois accepter la parole de l'honorable député. Le sujet eut été plus approprié que tout autre chose qu'il a dite sur cette question.

[Le très hon. M. Meighen.]

Un hon. DEPUTE: Que dites-vous du comité que l'ancien gouvernement a nommé pour étudier l'exploitation du réseau national de chemin de fer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est vrai que nous avons soumis cette question à un comité permanent, mais la Chambre ne sait-elle pas la différence? Cette question avait-elle été étudier durant des années par un corps quelconque? Quelque commission avait-elle été chargée de recueillir des renseignements sur ce sujet. Nullement. C'était un sujet qui se prêtait à l'investigation par un comité spécial qui entendrait et résumerait la preuve, tandis que dans le cas actuel, la preuve a toute été entendue et analysée par une commission constituée spécialement à cette fin.

Il existe, il n'a jamais cessé de fonctionner et on peut toujours s'adresser à lui. Il est exact que l'an dernier nous avons renvoyé l'affaire dont on a parlé à un comité. C'est moi-même qui ai proposé d'instituer ce comité, mais il s'agissait pour lui d'examiner une question absolument nouvelle, sur laquelle personne n'était en mesure de conseiller le Gouvernement. La question que nous avions chargé ce comité d'examiner était la suivante: jusqu'à quel point et à quel moment peut-on faire part au Parlement du détail des opérations journalières du réseau de l'Etat sans nuire à l'œuvre de son bureau de direction? A qui la Gouvernement pouvait-il s'adresser? Jamais la chose n'avait été étudiée, et on pouvait au moins espérer recueillir des renseignements inconnus jusque-là. Mais même avant de demander la nomination d'un comité, le Gouvernement s'était déjà prononcé catégoriquement sur le sujet et avait toujours maintenu la même attitude devant la Chambre. Nous n'avons pas essayé de nous cacher derrière une commission. Pas le moins du monde. Nous étions prêts à faire examiner l'ensemble de la question et à recueillir des témoignages; mais nous ne craigions pas d'affirmer notre opinion à la suite des renseignements que nous avions pris nous-mêmes. Par conséquent, le motif invoqué par mon honorable ami n'a pas sa raison d'être. On n'arrive à rien par des éclats de voix. Que le premier ministre nous indique donc ce que le comité est susceptible de découvrir qui ne soit pas déjà connu et publié.

Laissons cela de côté et voyons un peu ce qu'il y a à prendre en nommant un comité. Cela vaut la peine d'être examiné. Le comité, même s'il siège jour et nuit, y

compris le dimanche, n'aura jamais assez de temps pour examiner le sujet qui lui est confié d'après les termes de la résolution. Admettant même qu'il eut le temps, cela va demander plusieurs semaines, et je ne pense pas que son rapport soit bien utile. Pourtant, on aura perdu beaucoup de temps et qu'elle sera la position du Gouvernement à ce moment-là? La session sera sur le point de finir et nous verrons le premier ministre se lamenter, comme nous l'avons vu plusieurs fois, parce qu'il sera obligé de présenter une importante mesure législature au dernier moment de la session. Ne serait-il pas humiliant pour lui de se trouver dans l'obligation de commettre une pareille erreur? En effet, à chaque session il a protesté contre cette façon de procéder. On ne devrait pas le faire, mais on ne peut pas toujours l'éviter. J'en sais quelque chose. Dans ce cas-ci, nous allons perdre plusieurs semaines.

Il arrivera que si le comité veut remplir consciencieusement sa tâche, il sera obligé de nous dire qu'il n'a pas eu le temps d'étudier le problème assez à fond, ce qui donnera, je crains, au Gouvernement l'excuse de dire au Parlement: l'affaire n'est pas encore terminée, nous ne pouvons pas avoir l'avis du comité spécial pour le moment et nous ne l'aurons pas avant la session prochaine. Il est loin d'avoir examiné tous les détails du problème et nous nous voyons donc obligés de demander au Parlement de prolonger temporairement la suspension de la convention". Dans mon premier discours, j'ai déclaré que tel était le cul-de-sac dans lequel le Gouvernement allait se jeter. Je ne crois pas avoir eu tort. Dans tous les cas, on ne peut pas faire autrement que de perdre un temps précieux; il n'y a rien à gagner. On risque de faire de grosses dépenses et tout cela parce que le Gouvernement veut éviter les responsabilités qu'il a recherchées depuis tant d'années et qu'il semble maintenant incapable d'exercer.

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, quand j'ai entendu la lecture de l'amendement, je me suis demandé quelle était vraiment l'intention de l'honorable député (l'hon. sir Henry Drayton) qui en est l'auteur. Il est maintenant bien évident qu'il s'agissait de donner au leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen) l'occasion de faire un deuxième discours et de répéter ses longs commentaires de l'après-midi. Je dirai à mon honorable ami que sa cause doit être bien mauvaise pour qu'il lui ait fallu une heure cet après-midi et une autre ce soir...

Le très hon. M. MEIGHEN: Vingt minutes.

L'hon. MACKENZIE KING:...parlant tantôt fort, tantôt doucement, pour expliquer ce qu'il a jugé nécessaire de nous dire à l'appui de cette cause. Je suis d'avis que l'amendement ne fait que donner à la Chambre une raison de plus pour appuyer la première résolution. Le premier paragraphe de l'amendement se lit comme suit:

> Un réduction générale des taux de chemin de fer si essentielle à la production et au commerce du Canada ne peut être faite, comme l'a déclaré le Gouvernement, avant que le Parlement ait décidé si la suspension de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau qui se termine le 6 juillet doit être renouvelée.

L'effet de cet article est que le Parlement doit décider si, ou ou non, il est bon de renouveler l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau. Je demande aux honorables députés comment ils vont prendre une décision juste et sage sur cette question à moins d'avoir l'occasion d'étudier la situation sous toutes ses faces? Le but que se propose le Gouvernement en suggérant ce comité, c'est que chaque député puisse avoir l'occasion de se procurer les renseignements nécessaires ou désirables pour lui permettre d'en arriver à une décision qu'il sera dans l'intérêt national de prendre. Je prétends qu'il est impossible aux honorables députés de donner un vote éclairé et juste sur cette question s'ils ne sont pas au courant du pour et du contre en ce qui regarde cette convention. Qu'on me permette d'appeler l'attention sur la clause suivante et ce qu'elle implique:

> C'est le devoir impérieux du Gouvernement, devoir trop longtemps différé, de se familiariser avec les renseignements recueillis et mis à sa disposition par la commission des chemins de fer, et de soumettre sa politique à la Chambre.

N'est-ce pas simplement répéter ce que mon très honorable ami a dit cet après-midi, c'est-à-dire que le Gouvernement devrait suggérer à la Chambre une certaine ligne de conduite au sujet des taux de transport, ligne de conduite basée seulement sur des renseignements obtenus de la commission des chemin de fer ou sur des renseignements reçus en conférence, mais, comme je l'ai fait observer cet après-midi, dans une conférence sans formalités et sans que le Gouvernement puisse s'assurer, par une enquête supplémentaire, si les représentations faites sont justes et exactes, de fait et en réalité. Rien ne justifierait le Gouvernement, dans une question de cette importance, d'accepter, à leur valeur apparente, les représentations qui lui sont faites par les exécutifs des chemins

de fer. Il veut avoir l'occasion d'amener ces fonctionnaires devant un comité de la Chambre et de permettre à tous les honorables députés de les questionner et d'obtenir d'eux des renseignements véritables et précis touchant la situation. Le Gouvernement a besoin de cela pour sa propre protection comme pour celle du peuple canadien. Si nous devons décider cette question, si importante qu'elle soit, d'une manière indubitablement conforme aux intérêts nationaux, nous devrions être à même de faire une enquête pleine et entière. Le chef de l'opposition (M. Meighen) dit: "Prenez les renseignements que vous avez déjà pour ce qu'ils valent, prenez des administrateurs des chemins de fer et de personne autre, sauf la commission des chemins de fer." Qu'est-ce que mon très honorable ami a eu à dire cet après-midi au sujet de la commission des chemins de fer? Comme je l'ai souligné, il a dit que le peuple du pays avait actuellement dans la tête que la commission des chemins de fer prend fait et cause pour les chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela. L'honorable ministre ferait mieux de relire le hansard. J'ai dit que le devoir de la commission des chemins de fer, comme il semblait parfois de l'extérieur, et ceci à cause des conditions ordinaires, était de servir d'intermédiaire entre les chemins de fer et le peuple dans l'intérêt du peuple, mais qu'à cause de la situation créée par la guerre, il semblait que le contraire se produisait. Mais je n'ai nullement voulu censurer la commission et je n'ai jamais exprimé dans ce débat, de quelque manière que ce soit, un manque de confiance dans la commission.

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'accuse pas mon très honorable ami de manquer de confiance dans la commission des chemins de fer. Je sais qu'il lui fait toute confiance, mais je prends la déclaration qu'il vient de faire, disant que c'est le contraire qui se produit actuellement au sujet de l'attitude du public à l'égard de la commission. Si ses paroles signifient quelque chose, elles signifient ceci: qu'avant la guerre, la commission était regardée comme protégeant les intérêts du public quand les difficultés s'élevaient entre celui-ci et les chemins de fer; mais que depuis la guerre, sans indiquer si l'impression est juste ou injuste — je crois que mon très honorable ami dirait qu'elle est injuste— l'impression existe que la commission des chemins de fer protège aujourd'hui tout d'abord les intérêts des chemins de fer. Cependant, il nous demande, comme gouvernement, d'appuyer notre ligne de conduite sur des renseignements donnés par cette commission et par elle seule. Tous les renseignements que possède la commission seront à la disposition du comité à qui l'on demandera d'étudier à fond cette question.

La Chambre sera alors en possession des mêmes renseignements que le Gouvernement. Est-ce une mesure rétrograde que de saisir la représentation nationale des informations que nous possédons nous-mêmes? Certes, si une pareille ligne de conduite et justifiable, c'est bien dans une question comme celle des tarifs des chemins de fer, avec toutes les conséquences des modifications projetées.

Pour finir, j'assure que le vœu du Gouvernement est de donner confiance au pays. Ou prétend qu'en ne maintenant pas le régime transitoire les conséquences seront déplorables. Je ne suis pas en état de dire si ces conséquences se produiront et si l'on est fondé à les craindre. Il est possible qu'après enquête on découvre qu'il n'y a pas lieu d'appréhender ces conséquences redoutables auxquelles, au dire de quelques-uns, le Gouvernement s'exposerait en faisant cesser le régime transitoire concernant les tarifs du pas du Nid-de-Corbeau.

L'opinion du Gouvernement est que si certaines conséquences doivent se produire, le pays est en droit de les connaître. C'est le contribuable qui supportera les charges que l'on redoute. Le Gouvernement est le mandataire de la nation; il est son mandataire pour les charges de l'administration publique et pour la gestion des grands réseaux de l'Etat. Puisque nos adversaires veulent faire un essai loyal de la régie publique, pourquoi combattraient-ils une proposition tendant à cette fin? Pour nous, la situation est celle-ci: s'il est vrai que l'arrangement tarifaire s'applique aux lignes du Pacnfique-Canadien, on ne peut oublier toutefois que l'effet de la concurrence fera baisser les tarifs sur les chemins de l'Etat.

Je ne dis pas que cela ne devrait point avoir lieu. Mais la régie publique des chemins de fer est encore dans la phase expérimentale. Nos adversaires sont d'avis qu'il faut faciliter par tous les moyens cette expérience; c'est aussi l'avis du Gouvernement actuel. Pour arriver à cela, nous pensons qu'il est bon de mettre le pays tout entier dans notre confidence.

Certes, il est important que le Gouvernement possède la confiance de ses partisans; qu'il possède aussi la confiance de la grande majorité de cette assemblée; mais il importe pardessus tout qu'il gagne la confiance des contribuables canadiens dont il est le mandataire.

C'est pour mériter cette confiance plus haute que nous avons adopté le plan de conduite que la Chambre connaît. C'est pourquoi nous avons décidé qu'avant de plonger le pays dans de nouvelles dettes créées par l'exploitation des chemins de fer; avant de nous résoudre à des mesures qui pourraient être préjudiciables à certaines parties du Dominion, nous voulons la plus complète publicité, afin que tous les Canadiens connaissent l'arrangement dont dépendent les plus chers intérêts du pays.

L'hon. T. A. CRERAR: Je désire dire quelques mots sur l'amendement. Je ne ferai pas comme le chef du Gouvernement et le chef de la gauche conservatrice; c'est-à-dire je ne prononcerai pas un deuxième discours en tout semblable au premier par la forme et par le fond.

Je ne puis me rallier à la contre-proposition de notre honorable collègue de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) pour le motif que je vais exposer. L'honorable député d'York-Ouest soutient—et en cela il a l'appui du chef de la gauche conservatrice — que le Gouvernement aurait dû prendre des renseignements auprès de la commission des chemins de fer et autres autorités afin de lui permettre de déposer un projet devant nous.

Je dirai de l'amendement ce que j'ai dit, cet après-midi, de la motion du Gouvernement: qu'il est inutile, parce que nous possédons déjà assez de connaissances pour nous permettre de porter un jugement définitif sur l'à-propos de maintenir le régime transitoire des tarifs du pas du Nid-de-Corbeau.

Cette question a été discutée pendant des mois devant la commission des chemins de fer. Il y a lieu de croire que le public est assez bien renseigné sur les faits invoqués. Les journaux ont répandu les témoignages apportés à l'enquête et les membres de la Chambre ont pu entendre l'exposé des faits par les avocats des parties. Je ne vois pas, en conséquence, l'utilité de recommencer cette enquête, comme le propose le Gouvernement. Pour ce motif, je voterai contre l'amendement.

Le premier ministre a dit avec beaucoup de raison que le pays et la Chambre doivent être informés. Je n'en disconviens pas.

Je ne suis pas de l'avis du leader de l'opposition officielle qui prétendait, cet après-midi, que, lorsqu'il s'agissait de question de cette nature, le Gouvernement ne devait pas chercher à connaître l'opinion du Parlement, par l'entremise d'un comité spécial. Je ne pense pas ainsi, quoique le premier ministre, par inadvertence, j'en suis sûr, m'ait attribué cette manière de voir, dans son discours, au commencement de la soirée. Nous connaissons très bien les faits relatifs à cette question. Je prétends que si le renvoi de la question à un comité est définitif, nous n'en obtiendrons rien; donc, étant donné la nécessité d'une réduction de taux de marchandises, en Canada, et étant donné la convention du pas du Nid-de-Corbeau relatif à la fixation des taux, je ne vois aucun motif qui empêche la Chambre de prendre une décision relativement à cette question. Si j'interprète bien les discours de nos honorables amis ministériels, il n'y a pas à douter que le seul objet, en soumettant la question à un comité, c'est de s'assurer si cette convention doit être mise de côté ou non. Voilà le point essentiel de la motion dont la Chambre est saisie. Je ne crois pas nécessaire de consulter un comité afin de régler cette question; donc, je ne puis appuyer la motion relative au renvoi de la question à un comité; je ne puis non plus appuyer l'amendement de mon honorable ami de York-Ouest, dont l'objet est que le Gouvernement fasse une plus ample investigation et soumette une proposition en vue de prolonger davantage la suspension de la convention.

M. SUTHERLAND: J'ai examiné cette résolution, cherchant à comprendre l'intention du Gouvernement en la soumettant à la Chambre. J'ai écouté attentivement les deux discours prononcés par le premier ministre (M. Mackenzie King), et je me souviens que le discours du trône faisait allusion à cette question; il y a environ un mois, le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy), traitant de la situation des chemins de fer, a dit que cette question allait être renvoyée à une comité de la Chambre. Peu de temps avant, la commission des chemins de fer avait laissé entendre qu'une réduction de taux de marchandises devait avoir lieu. Depuis, on nous a dit que si rien n'avait été fait, c'est que l'on ne savait pas quelle attitude le Gouvernement allait adopter. Il est vraiment remarquable que deux mois de la session se soient écoulés avant que l'on nous propose une résolution dont l'objet est de nommer un comité pour s'assurer de cer-

tains faits que le Gouvernement a déjà à sa disposition, nous dit le premier ministre, et dont il est satisfait. On doit nommer un comité spécial, et cette nomination sera faite par le Gouvernement, afin de réaliser les désirs du Gouvernement. Le Gouvernement aura la majorité dans ce comité, et nous pouvons être certains que cette majorité en arrivera à la conclusion voulue. Le premier ministre, dans son discours sur la motion principale, n'a-t-il pas informé la Chambre qu'après maintes conférences du Gouvernement, avec l'exécutif des chemins de fer, cet exécutif avait décidé de réduire les taux sur les denrées principales, mais qu'il n'en ferait rien avant de connaître les projets du Gouvernement relativement à la convention du Pas du Nid-de-Corbeau? Le premier ministre nous l'a très bien fait comprendre. Est-il donc possible que le Gouvernement contribuera au retard dans la réduction des taux-marchandises dans le pays? Est-ce là ce qu'il a en vue en différent la question des mois entiers, lorsque tout le monde sait que le commerce canadien est paralysé à cause des taux excessifs que l'on demande aujourd'hui? Comme nous l'a signalé le leader des progressistes (M. Crerar), on exige dans l'Ouest que les frais de transport soient payés d'avance, de crainte que les expéditions ne puissent défrayer les dépenses auxquelles elles sont sujettes, à cause des taux de chemins de fer.

J'ai moi-même vérifié ces faits, ces dernières semaines. J'ai commandé un wagon de matériaux à quelque trois cent milles de chez moi, et lorsque j'ai reçu mes marchandises, j'ai constaté que les taux de chemins de fer s'élevaient à pratiquement $20 de plus que le prix de revient des marchandises elles-mêmes. Ces matériaux étaient très importants pour nous. Je pourrais mentionner que c'était des poteaux de cèdres pour clôtures. Ils venaient d'une région dévastée par le feu, et à moins que le bois ne soit transformé en un produit vendable, et placé sur le marché, il était tout à fait inutile. Pourtant les propriétaires d'articles smblables, qui ont à payer la main-d'œuvre pour rendre ces articles vendables, constatent que lorsque ceux-ci sont rendus sur le marché, ils ne valent pas le prix de transport de quelques centaines de milles. Telle est la situation dans le pays, et le peuple attend, il attend patiemment que l'on réduise les taux de fret.

Le premier ministre a affirmé que les compagnies de chemins de fer sont disposées à réduire leurs tarifs de transport, mais qu'elle attendent la décision du Gouvernement relativement à la suspension de la convention du pas du Nid-de-Corbeau. En dépit de ce fait, un comité parlementaire doit prendre la responsabilité d'une décision parce que, semble-t-il, le Gouvernement n'a pas le courage de dire ce qu'il entend faire. Certes! ce ne sont plus les mêmes hommes publics, qui, en décembre dernier, proclamaient avec tant d'énergie aux quatre coins du pays l'attitude qu'ils adopteraient relativement à telles ou telles questions.

Pour ce qui est de la convention du pas du Nid-de-Corbeau, la question n'a guère d'importance, à mon avis, peu importe que le Gouvernement décide dans un sens ou dans l'autre. Je désirerais toutefois étudier le problème plus à fond avant de me prononcer d'une façon définitive. Cependant, à en juger par les informations qui ont été communiquées au Parlement et les renseignements personnels que je tiens d'autres sources, je me demande s'il ne serait pas dans l'intérêt du pays que la convention ne fût remise en vigueur. J'ai donc été quelque peu surpris lorsque le premier ministre a lu une déclaration de nature à le compromettre définitivement sur cette question et à ne laisser subsister aucun doute sur son attitude touchant le renouvellement de cette convention. Quel est le premier mot qui est tombé de ses lèvres? A moins que certaines choses se produisent, le Gouvernement agirait de telle ou telle façon. Les déclarations du premier ministren en sont ni formelles ni très claires. Elles révèlent une attitude indéfinie et j'incline à croire que le Gouvernement désire qu'il en soit ainsi. De fait, le Gouvernement, à mon avis, n'est pas sincère avec le peuple en assurant pareille attitude. Il devrait sortir de l'ombre et annoncer le programme qu'il entend suivre d'une façon claire et non équivoque; voilà l'attitude que les gouvernements sont censés adopter dans les pays qui jouissent d'institutions responponsables et représentatives. Que le gouvernement du jour assume donc les responsabilité que le peuple a placées sur ses épaules le 6 décembre dernier; qu'il dise au Parlement et au pays la ligne de conduite qu'il entend suivre!. Cela devrait être relativement facile puisque le Gouvernement, le premier ministre l'a donné à entendre, à tous les renseignements sous la main et est au fait de ce qu'il doit faire. Ce comité toutefois, c'est évident, sera nommé afin de permettre aux représentants du peuple d'obtenir des renseignements que le Gouvernement a déjà par devers lui.

[M. Sutherland.]

Or, qu'arrivera-t-il? Cette question sera soumise à un comité spécial qui fera rapport à la Chambre; nous serons alors obligés d'étudier toute l'affaire en détail et d'y consacrer le même temps que si nous avions abordé l'étude de la question dès le début.

La commission des chemins de fer sera évidemment ignorée. Des raisons justes et valables existaient pendant la guerre, c'est un fait notoire, pour suspendre la convention du pas du Nid-de-Corbeau. Quelques hommes d'affaires roublards des Etats-Unis menacèrent de paralyser nos divers systèmes de transport et c'est à la suite de leurs agissements que l'échelle des salaires dite de McAdoo fut adoptée, de sorte que nos frais de transport furent augmentés de $40,000,000 du coup. Le Canada n'était pas en position de laisser paralyser ses moyens de transport et force fut au gouvernement de l'époque de s'incliner devant l'inévitable.

Or, la situation est bien différente aujourd'hui et les effets de la guerre sont en partie disparus. Cependant, le Gouvernement du jour adjure le Parlement de lui aider à prévenir une diminution des tarifs de transport que les compagnies, au dire du premier ministre, seraient prêtes à mettre en vigueur, si elles étaient seulement au fait des intentions du Gouvernement relativement à la convention du pas du Nid-de-Corbeau. N'est-ce pas là une magnifique situation? En face du marasme qui existe du fait qu'il est impossible de transporter les matériaux nécessaires à la restauration du pays, pour quelle raison le Gouvernement du jour tire-t-il en arrière? Est-ce que par hasard il fait le jeu des compagnies de chemins de fer afin de leur permettre de percevoir de mois en mois les tarifs excessifs qu'elles extorquent au peuple?

Le Gouvernement devrait régler cette question sans délai, au lieu d'avoir recours à un pareil subterfuge et de remettre sa décision de semaine en semaine jusqu'à ce que qu'en dernier ressort, le chef de l'opposition l'a fait observer, le Parlement sera obligé dans les derniers jours de la session, de régler la question d'une manière dont il est impossible de prévoir les conséquences. Pour ma part, monsieur l'Orateur, je m'oppose avec toute l'énergie dont je suis capable à ce que la question soit renvoyée devant un comité spécial nommé par le Gouvernement pour accomplir ses désirs, car, le premier ministre l'a donné à entendre, le Gouvernement sait parfaitement de quelle manière il entend régler la situation.

(L'amendement de sir Henry Drayton est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Arthurs,	Maybee,
Black (Yukon),	Meighen,
Bowen,	Ross (Kingston),
Boys,	Ryckman,
Charters,	Senn,
Church,	Simpson,
Dickie,	Spence,
Drayton (sir Henry),	Stansell,
Duncan,	Stevens,
Garland (Carleton),	Stewart (Hamilton),
Grimmer,	Stewart (Lanark),
Guthrie,	Stewart (Leeds),
Hubbs,	Sutherland,
Ladner,	Thompson,
MacKelvie,	Tolmie,
Maclean (York),	White,
McKillop,	Wilson—35.
McQuarrie,	

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Archambault,	Lafortune,
Baldwin,	Lanctôt,
Bancroft,	Lapierre,
Beaubien,	Lapointe,
Béland,	Lavigueur,
Bird,	Leader,
Black (Huron),	Léger,
Blackadder,	Lewis,
Boivin,	Logan,
Boucher,	Lovett,
Bourassa,	Lovie,
Brethen,	Low,
Brown,	Lucas,
Bureau,	Macdonald (Pictou),
Cahill,	Mackinnon,
Caldwell,	Maclean (Halifax),
Campbell,	MacLean
Cannon,	(Prince), (I.P.-E.),
Cardin,	McBride,
Carmichael,	McConica,
Carroll,	McCrea,
Carruthers,	McGiverin,
Casgrain,	McIsaac,
Chevrier,	McKay,
Chisholm,	McKenzie,
Clifford,	McMaster,
Coote,	McMurray,
Copp,	McTaggart,
Crerar,	Malcolm,
d'Anjou,	Marcil (Bonaventure),
Davies,	Marcile (Bagot),
Déchêne,	Marler,
Demers,	Martell,
Denis (Joliette),	Mercier,
Denis (Saint-Denis),	Michaud,
Desaulniers,	Millar,
Deslauriers,	Milne,
Desrochers,	Mitchell,
Drummond,	Morin,
Duff,	Morrison,
Elliott (Waterloo),	Morrissy,
Ethier,	Motherwell,
Euler,	Munro,
Evans,	Murdock,
Fafard,	Murphy,
Fansher,	Neill,
Findlay,	Ouimet,
Fontaine,	Pacaud,
Forke,	Papineau,

Forrester,
Fortier,
Fournier,
Gardiner,
Gauvreau,
Gendron,
Gervais,
Gordon,
Gouin (sir Lomer),
Gould,
Graham,
Halbert,
Hodgins,
Hoey,
Hudson,
Hughes,
Humphrey,
Hunt,
Irvine,
Jelliff,
Johnson (Moosejaw),
Johnston (Last-Mountain),
Kay,
Kennedy (Edmonton),
Kennedy (Essex),
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
King (Huron),
King (Kootenay),
King, Mackenzie (York),
Knox,
Kyte,
Laflamme,
Parent,
Pelletier,
Prévost,
Putnam,
Rankin,
Raymond,
Reed,
Rinfret,
Robb,
Robinson,
Robitaille,
Ross (Simcoe),
St-Père,
Sales,
Savard,
Séguin,
Sexsmith,
Shaw,
Sinclair (Oxford),
Sinclair (Queens), (I.P.-E.),
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stein,
Stewart (Argenteuil),
Stork,
Thurston,
Tobin,
Trahan,
Turgeon,
Vien,
Wallace,
Ward,
Warner,
Woods,
Woodsworth—167.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Malcolm,	Duncan,
McMurray,	Ryckman,
Kay,	Wilson,
Blackadder,	LeSueur,
Clifford,	Stansell,
Power,	Mewburn,
Jacobs,	Bristol,
Maclean (Halifax),	Guthrie,
Low,	Stewart (Lanark),
Kyte,	Boys,
Walsh,	Clark,
Chew,	Manion,
Forrester,	Porter,
Fielding,	Hocken,
Hatfield,	Hanson,
German,	McLaren,
Delisle,	Chaplin,
Laflamme,	Sheard.

La motion principale de l'hon. M. Kennedy est mise aux voies et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lovett,
Baldwin,	Low,
Béland,	Macdonald (Pictou),
Boivin,	Mackinnon,
Boucher,	Maclean (Halifax),
Bourassa,	MacLean (Prince), (I.P.-E.),
Bureau,	McBride,
Cahill,	McCrea,
Cannon,	McGiverin,
Cardin,	McIsaac,
Carroll,	McKay,
Carruthers,	McKenzie,
Casgrain,	McMaster,
Chevrier,	McMurray,
Chisholm,	Malcolm,
Clifford,	Marcil (Bonaventure),
Copp,	Marcile (Bagot),
d'Anjou,	Marler,
Déchêne,	Martell,
Demers,	Mercier,
Denis (Joliette,	Michaud,
Denis (Saint-Denis),	Mitchell,
Desaulniers,	Morin,
Deslauriers,	Morrissy,
Desrochers,	Motherwell,
Duff,	Munro,
Ethier,	Murdock,
Euler,	Murphy,
Fafard,	Neill,
Fontaine,	Ouimet,
Fortier,	Pacaud,
Fournier,	Papineau,
Gauvreau,	Parent,
Gendron,	Pelletier,
Gervais,	Prévost,
Gordon,	Putnam,
Gouin (sir Lomer),	Rankin,
Graham,	Raymond,
Hudson,	Rinfret,
Hughes,	Robb,
Humphrey,	Robinson,
Hunt,	Robitaille,
Kay,	St-Père,
Kennedy (Essex),	Savard,
King (Kootenay),	Séguin,
King, Mackenzie (York),	Sinclair (Oxford),
Kyte,	Sinclair (Queens), (I.P.-E.),
Laflamme,	Stein,
Lafortune,	Stewart (Argenteuil),
Lanctôt,	Stork,
Lapierre,	Tobin,
Lapointe,	Trahan,
Lavigueur,	Turgeon,
Léger,	Vien—109.
Logan,	

ONT VOTE CONTRE:

Mlle Macphail.

MM.	MM.
Anderson,	King (Huron,
Arthurs,	Knox,
Bancroft,	Ladner,
Beaubien,	Leader,
Bird,	Lewis,
Black (Huron),	Lovie,
Black (Yukon),	Lucas,
Bowen,	MacKelvie,
Boys,	Maclean (York),
Brethen,	McConica,
Brown,	McKillop,
Caldwell,	McQuarrie,
Campbell,	McTaggart,
Carmichael,	Maybee,
Charters,	Meighen,
Church,	Millar,
Coote,	Milne,
Crerar,	Morrison,
Davies,	Reed,
Dickie,	Ross (Kingston),
Drummond,	Ross (Simcoe),
Duncan,	Ryckman,
Elliott (Waterloo),	Sales,
Evans,	Senn,
Fansher,	Sexsmith,
Findlay,	Shaw,
Forke,	Simpson,
Gardiner,	Speakman,
Garland (Carleton),	Spence,
Gould,	Spencer,
Grimmer,	Stansell,
Guthrie,	Steedsman,

Halbert,	Stevens,
Hocken,	Stewart (Hamilton),
Hodgins,	Stewart Lanark),
Hoey,	Stewart (Leeds),
Hubbs,	Sutherland,
Irvine,	Thompson,
Jelliff,	Thurston,
Johnson (Moosejaw),	Tolmie,
Johnston (Last-Mountain),	Wallace,
	Ward,
Kennedy (Edmonton),	Warner,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),	White,
	Wilson,
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),	Woods,
	Woodsworth—92.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Malcolm,	Duncan,
McMurray,	Ryckman,
Kay,	Wilson,
Blackadder,	LeSueur,
Clifford,	Stansell,
Power,	Mewburn,
Jacobs,	Bristol,
Maclean (Halifax),	Guthrie,
Low,	Stewart (Lanark),
Kyte,	Boys,
Walsh,	Clark,
Chew,	Manion,
Forrester,	Porter,
Fielding,	Drayton (sir Henry),
Hatfield,	Hanson,
German,	McLaren,
Delisle,	Chaplin,
Laflamme,	Sheard.

(La séance est levée à minuit dix-sept minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Vendredi 5 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

VACANCE DU SIÈGE DE KAMOURASKA

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu avis de la vacance du siège électoral de Kamouraska, créée par l'acceptation de la part du député siégeant, M. C. Adolphe Stein, d'un emploi rétribué par la Couronne. J'ai en conséquence autorisé le directeur général des élections à lancer un avis de convocation aux électeurs de ce collège.

RÈGLEMENTS APPLICABLES À L'IMMIGRATION JAPONAISE EN CANADA

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre, secrétaire des Affaires extérieures): Je désire déposer sur le bureau les renseignements qui ont été demandés par l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) concernant l'immigration japonaise. Je lui avais promis d'apporter ma réponse.

(Les questions et les réponses sont ainsi conçues.)

1. Quellees sont les conditions d'admission des immigrants japonais au Canada?

2. Quelle est l'étendue des droits des Canadiens au Japon relativement à la propriété civile, au droit de suffrage, au commerce, à la pêche, à la navigation côtière et maritime, à l'exploitation des mines, à l'agriculture, et autres occupations que des Japonais exercent au Canada?

3. Combien d'immigrants japonais sont entrés au Canada chaque année dans les dix derniers exercices terminés le 31 mars 1922?

4. Combien de Japonais sont retournés au Japon chaque année dans la même période?

5. Combien de Japonais sont revenus du Japon au Canada chaque année dans la même période?

Réponses:

1. En vertu d'une convention confidentielle connue sous le nom de Convention Lemieux conclue entre le Canada et le Japon, au commencement de 1908. D'après les termes de cette convention, le Japon limite volontairement le mouvement des Japonais au Canada à un nombre comparativement restreint chaque année.

2. De même que d'autres étrangers, les Canadiens ne peuvent pas individuellement posséder de terres au Japon. Ils le peuvent, cependant, s'ils forment une association et deviennent "personnes juridiques" conformément à la loi japonaise. Ils jouissent en outre de droits de location perpétuelle de terres dans certaines parties des anciens établissements étrangers dans les ports ouverts; et ils peuvent devenir détenteurs de droits de "superficie" et d'"emphytéose".

Les étrangers n'ont aucun droit d'électeur soit pour les élections à la Diète, ou pour les élections préfectorales, municipales dans les villes, les villages et les assemblées de district.

Les navires canadiens ne doivent pas se livrer au cabotage entre les ports japonais et les Canadiens ne peuvent pas devenir propriétaires de navires portant le pavillon japonais, bien qu'ils puissent devenir membres de "goshi-Kwaisha" (société de participation avec responsabilité limitée et illimitée) de "Kabuskiki-Kwaisha" (compagnies par actions) et de "Kabuskiki-goshi-Kwaiske" (sociétés de participation par actions avec responsabilité limitée et illimitée) possédant des navires japonais.

Les Canadiens ne peuvent pas comme individus s'engager dans les entreprises minières, mais une compagnie formée en vertu de la loi japonaise par des étrangers et enregistrée comme personnel juridique, peut le faire.

Ils ne peuvent pas devenir actionnaires de la Banque du Japon, de l'Yokohama Specie Bank, de la Banque de Corée, de la South Manchuria Railway Company, de l'Oriental Development Company et de certaines autres compagnies ou de compagnies de naviagtion qui reçoivent une subvention du gouvernement. Ils ne peuvent pas devenir membres ou courtiers des diverses bourses du Japon. Ils ne peuvent pas comme individus devenir membres des chambres de commerce japonaises. Ils ne peuvent pas entreprendre des opérations d'émigration ni être détenteurs d'actions dans une compagnie qui s'en occupe.

Les journaliers étrangers ne peuvent pas poursuivre leurs occupations au Japon en dehors des limites des anciens établissements étrangers ou des espaces réservés aux "résidences mixtes" sans la permission formelle des autorités administratives. Les travailleurs, à cette fin, sont

considérés comme étant des personnes engagées dans des travaux de culture, de pêche, de mines, de travaux publics, de construction, de manufacture, de transport, de halage (de véhicules), d'arrimage et autres formes de travail manuel, mais pas comme des personnes se trouvant au service domestique qui font métier de cuisiniers ou de garçons de table.

3.

	Hommes	Femmes	Enfants	Totaux
1912-13	252	424	48	724
1913-14	354	447	55	856
1914-15	191	358	43	592
1915-16	148	233	20	401
1916-17	301	310	37	648
1917-18	459	370	54	883
1918-19	584	530	64	1,178
1919-20	280	389	42	711
1920-21	145	338	49	532
1921-22	136	299	31	466
	2,650	3,698	443	6,981

A propos du tableau ci-dessus, on doit faire remarquer que la première colonne donne le total de l'immigration masculine année par année pour la période indiquée. Sur ce nombre d'hommes le tableau suivant indiquent ceux qui appartiennent aux classes des artisans et des journaliers.

1912-13	181
1813-14	271
1914-15	138
1915-16	96
1916-17	212
1917-18	355
1918-19	444
1919-20	201
1920-21	96
1921-22	95

La différence entre le nombre total des hommes et le nombre des artisans et des journaliers comprend les commerçants, les commis, les hommes d'affaires et de profession. La différence entre le nombre total des hommes et le total de l'immigration comprend les femmes et les enfants au-dessous de quatorze ans qui viennent rejoindre les Japonais régulièrement domiciliés au Canada.

4. Les statistiques des personnes quittant le Canada ne sont pas recueillies par le département de l'Immigration et de la Colonisation. Les seuls chiffres que l'on possède sont les relevés publiés mensuels du gouvernement japonais indiquant le nombre des Japoanis qui partent pour le Canada et qui en reviennent. Le tableau suivant a été préparé d'après ces relevés:

Années	Hommes	Femmes	Totaux
1912	446	137	583
1913	1,030	251	1,281
1914	974	257	1,231
1915	745	274	1,019
1916	631	249	880
1917	1,121	455	1,576
1918	1,309	505	1,814
1919	1,191	554	1,745
1920	1,533	652	2,185
1921	1,076	460	1,536
Total	10,056	3,794	13,850

5. Ce renseignement n'existe pas car, avant le 1er avril 1922, les Japonais retournant à leur domicile au Canada étaient compris avec les personnes de toutes les autres races et nationalités revenant au Canada en raison du domicile qu'elles avaient acquis dans le pays.

[L'hon. Mackenzie King.]

COMITÉ DES COMPTES PUBLICS

M. ANDREW McMASTER dépose le premier rapport du comité permanent des comptes publics:

Votre comité recommande que les témoignages recueillis au sujet des comptes d'outre-mer soient imprimés de jour en jour et que la règle 74 qui s'y rapporte soit suspendue.

COPIE D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION À LA LOI DES CHEMINS DE FER

M. T. L. CHURCH (Toronto-Nord) demande à déposer un projet de loi (bill n° 71) tendant à modifier la loi des chemins de fer.

Quelques DEPUTES: Donnez des explications.

M. CHURCH: Le but de l'amendement est de rétablir le tarif spécial qui existait avant la guerre pour les billets achetés à de certaines occasions comme le jour d'actions de grâce et certaines autres fêtes, ou dans le but d'assister aux expositions de l'automne et aux réunions sportives, dans tout le Canada.

Avant la guerre, on exigeait que le prix d'un trajet simple ou d'un billet simple plus le tiers au lieu du prix d'un billet d'aller et retour de ceux qui se rendaient à des réunions de cette nature ou à des conventions que tiennent d'ordinaire au printemps les sociétés agricoles ou d'autres sociétés. Les réunions sportives, telles les parties de ballon, de crosse, et de gouret, donnaient aussi lieu à des réductions de tarif de la part des chemins de fer en fin de semaine.

Or, je l'admets, il fut nécessaire pendant la guerre de retrancher ces faveurs pour des raisons d'économie. Cependant, maintenant que la paix est conclue, le peuple canadien, qui a versé directement ou indirectement une somme de $900,000,000 dans les caisses des compagnies de chemins de fer du pays, s'attend à obtenir d'autres privilèges que celui d'être toujours appelé à acquitter des taxes. Les chemins de fer des Etats-Unis ont rétabli les anciens tarifs de faveur qui existaient avant la guerre, de sorte que les chemins de fer ont augmenté considérablement le chiffre des recettes qu'ils retirent de cette source.

La Chambre me permettra peut-être de citer deux ou trois paragraphes que je relève dans certaines lettres que j'ai reçues à ce sujet. M. J. Lockie Milson, le surintendant du département de l'Agriculture de la province d'Ontario, qui surveille l'administration des 360 expositions annuelles tenues dans cette province, insiste en fa-

veur de la restauration des anciens tarifs à réduction dans l'intérêt de ces expositions qui ont une certaine valeur au point de vue éducatif et contribuent au progrès du pays en général. D'autre part, M. John G. Kent, l'administrateur général de l'association canadienne des expositions nationales m'écrit ce qui suit:

Le public réclame à grands cris le retour aux conditions d'avant-guerre, et les gens de toutes les parties du pays, soit par correspondance, soit par conversation, insistent pour que nous fassions des démarches auprès du Gouverneemnt afin de lui faire voir la nécessité de réduire le prix des billets réguliers, dans les circonstances de cette nature.

M. P. J. Mulqueen, le président du Royal Canadian Henly et qui remplit également les fonctions de président de la commission athlétique de l'Ontario, m'écrit dans le même sens; il réclame la mise en vigueur des anciens tarifs afin de prévenir le malaise et d'encourager les sports et les amusements. M. A. P. Westervelt, le secrétaire de l'exposition royale agricole d'hiver, préconise le retour aux anciens taux. Il se produit, dit-il, des réclamations incessantes de ce chef. Je propose donc que le bil soit lu pour la 1ère fois.

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

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, je propose également que le bill soit lu pour la 2e fois aujourd'hui.

Quelques VOIX: A la prochaine séance.

M. l'ORATEUR: A moins d'obtenir le consentement unanime de la Chambre le bill ne peut être lu pour la 2e fois aujourd'hui.

MOTION D'ORDRE RELATIVE AUX SÉANCES DU LUNDI ET DU MERCREDI.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre) propose la résolution suivante:

Que le mercredi 10 mai et le lundi 15 mai, et tous les lundis et mercredis subséquents jusqu'à la fin de la session, les avis de motions et les mesures du Gouvernement auront priorité sur toutes affaires sauf sur les questions posées par les députés et les motions relatives à la production de documents.

L'hon. T. A. CRERAR: Avant que la motion soit adoptée, j'ai une observation à faire valoir. Etant donné qu'il reste encore un certain nombre de résolutions importantes qui sont inscrites au Feuilleton, le Gouvernement pourrait peut-être consentir à prolonger de quelques jours la période consacrée à la discussion des questions soulevées par les députés. Si nous adoptons la présente résolution telle quelle, les résolutions inscrites au Feuilleton au nom des députés ne pourront plus être discutées à partir de lundi prochain. Or, justement ce jour-là, nous devions discuter une résolution concernant l'immigration orientale. Le débat en question durera peut-être toute la séance. Voilà pourquoi je suggère au premier ministre de laisser à la disposition des députés la séance de mercredi prochain ainsi que celle du lundi qui suivra.

M. WOODS: Est-ce à dire que nous aurons une séance du soir mercredi prochain?

Quelques VOIX: Pas du tout.

L'hon. MACKENZIE KING: Si le Gouvernement se rendait aux désirs de mon honorable ami (M. Crerar) et consacrait encore la séance de mercredi le 10 mai à la discussion des questions d'initiative parlementaire, il est fort possible que certaines des résolutions inscrites au Feuilleton seraient débattues à fond. Je ferai observer à mes honorable amis toutefois, la plupart des motions inscrites au Feuilleton ont été appelées à deux ou trois reprises différentes. Si ma mémoire est fidèle, elle ont toutes été appelées lundi dernier et le mercredi précédent. Si c'est là le désir de la Chambre, je serai heureux de modifier la motion de façon qu'elle se lise comme suit: que le mercredi 10 mai et le lundi 15 mai, et tous les lundis et mercredis subséquents, jusqu'à la fin de la session, les avis de motion et les mesures du Gouvernement auront priorité sur toutes affaires.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je suis porté à croire que le député de Marquette (M. Crerar) a raison. Parmi les motions inscrites au Feuilleton, il en est assez peu qui intéressent spécialement l'opposition, mais il en est quelques-unes qu'il serait malheureux de ne pouvoir discuter parce que les jours réservés aux députés auraient été retranchés. Ainsi en est-il de la motion numéro 14 inscrite au nom du député de Calgary-Ouest (M. Shaw), qui n'a pas encore été soumise, bien qu'elle soit inscrite depuis le 10 avril; ainsi en est-il également de la motion présentée par le député de Calgary-Est (M. Irvine)—je veux seulement dire qu'à la demande du ministère la discussion en fut ajournée jusqu'au retour du ministre des Finances (M. Fielding). Il y a aussi la motion du député de New-Westminster (M. McQuarrie) qui doit être discutée lundi, et il en est d'autres que les députés qu'elles

intéressent doivent être sincèrement désireux de discuter. Jusqu'à présent, chacun des jours réservés aux députés a été complètement occupé, à l'exception de quelques-uns. Je ne blâme pas le ministère de ce qu'un plus grand nombre de ces motions n'ait pas encore été discuté, car elles ont été appelées et les députés qui les présentaient n'étaient pas prêts à procéder; mais à moins qu'on ne les présente dans le but d'empêcher la discussion d'autres questions, nous devrions être mis à même de les discuter, ne fût-ce que très brièvement.

L'hon. MACKENZIE KING: J'espère que si le ministère se rend à ses désirs, mon très honorable ami ne dira pas ensuite que l'expédition des mesures ministérielles est en retard. Je lui rappellerai qu'à la dernière session l'on a commencé à consacrer les mercredis à ces mesures, au bout de sept semaines, et qu'il s'est déjà écoulé huit semaines de la présente session sans que nous ayons commencé à leur réserver les mercredis. Nous avons dû nous montrer assez généreux. Cependant, le ministère actuel tient à laisser aux députés toute la latitude voulue pour discuter les motions qui les intéressent.

L'hon. M. CRERAR: Si l'avis de mon honorable ami doit prévaloir, le jour réservé aux députés sera le mercredi et ils n'auront que trois heures à consacrer à ces motions, attendu que, tous les mercredis, la séance se termine à six heures. Je propose donc que le ministère se réserve le mercredi de la semaine prochaine et accorde le lundi de la semaine suivante aux députés, ce qui représentera un jour entier pour la discussion.

L'hon. MACKENZIE KING: En accordant la journée de mercredi et le lundi de la semaine suivante, le ministère irait aussi loin que de raison. S'il est des motions importantes dont il conviendrait d'aborder l'étude, nous pourrions nous entendre pour arriver à les discuter. Je proposerais donc que le projet de résolution fût modifié de manière à dire: "qu'après mercredi le 10 mai, et lundi le 15 mai", etc.

L'hon. M. CRERAR: Cela donnerait deux lundis et un mercredi?

L'hon. MACKENZIE KING: Le mercredi suivant et le lundi suivant — deux jours de plus.

M. CHURCH: Si cette motion est adoptée, le premier ministre va-t-il nous fournir l'occasion d'achever la discussion de ma motion concernant la canalisation du Saint-Laurent jusqu'aux Grands lacs? Le ministère n'ayant pas déclaré ce qu'il pensait de l'objet de cette motion, je tiendrais que la discussion en fût achevée et qu'elle fût mise aux voix.

L'hon. MACKENZIE KING: Il y a déjà trois fois que cette motion est appelée, et selon le cours ordinaire elle le sera probablement encore.

(La motion est adoptée.)

RAPPORT DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, la motion inscrite en mon nom est inexacte, elle porte la date du 31 mars 1922, tandis que ce devrait être le 31 mars 1921. S'il n'y a pas d'objection, je la modifierai donc et proposerai:

Que le rapport de l'auditeur général et les comptes publics du Canada pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1922 soient référés au comité permanent des comptes publics.

(La motion est adoptée.)

EXPLICATION DU DERNIER SCRUTIN

M. McMASTER: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demande la parole pour donner une explication. Hier soir, je me suis mis dans une situation qui m'oblige à m'excuser auprès de mes collègues. J'ai donné ma voix, bien que j'eusse pairé avec le représentant d'Hastings-Ouest (M. Porter). Je l'ai fait parce que j'ignorais que je devais m'abstenir de voter. Aux premiers jours de la session, j'avais prié notre whip de trouver quelqu'un qui pairerait avec moi pour la session. Il s'est rendu à ma demande. A n'en pas douter, il a cru qu'il me l'avait appris; néanmoins, il ne l'avait pas fait et c'est ce qui m'a porté à donner ma voix, hier soir, chose que je ne devais pas faire. Il n'y a pas eu de préméditation de ma part, et je sais que mes collègues me pardonneront de retenir la Chambre pour lui donner cette explication que je lui dois et que je dois au whip et à moi-même.

M. GEORGE W. KYTE (Cap-Breton-Sud et Richmond): Je désire ajouter quelques mots aux explications que le député de Brome vient de donner. Dès qu'on m'eut fait observer qu'il avait voté, contrairement à l'engagement implicite de s'en abstenir, j'ai fait observer l'entente conclue avec le député d'Hastings-Ouest par le représentant de Perth-Sud (M. Forrester), et celui-ci s'est abstenu de voter.

Je désire aussi offrir une explication de la part de l'un des représentats d'Halifax

(M. Blackadder) et du représentant de Drummond-et-Arthabaska (M. Laflamme. Ces deux députés avaient aussi pairé. Le premier a voté sur l'amendement et, dès que m'on attention a été appelée sur l'incident, j'ai communiqué avec lui, de sorte qu'il n'a pas voté sur la motion principale. Je puis en dire autant du représentant de Drummond-et-Arthabaska. A cause du mauvais état de sa santé, le député d'Halifax avait été absent depuis quelques semaines. Hier soir, il est entré dans cette salle au dernier moment, et je n'ai pas pu lui rappeler qu'il avait pairé. Il m'a été impossible de lui procurer un remplaçant parce qu'à ce moment-là les voix étaient recueillies à l'extrémité de la dernière rangée.

Je n'ai pas remarqué que ces députés votaient en violation de l'entente de s'en abstenir, parce que le pointage des noms qu'on appelait absorbait alors mon attention; autrement, j'aurais empêché ce regrettable incident. Cependant, pour atténuer la faute, il me suffira de rappeler que le député d'York-Sud (l'hon. sir Henry Drayton) a aussi voté par inadvertance. Il est donc évident que ces erreurs peuvent se produire, même lorsqu'on est animé des meilleures intention.

M. W. F. BOYS (Simcoe-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ignore s'il m'est permis de faire quelques commentaires.

Quelques VOIX: Allez donc.

M. BOYS: Hier soir, cinq députés de la droite, au moins, qui étaient tenus de s'obstenir, ont exprimé leurs voix. Comme on l'a dit, la faute a été réparée dans un cas par l'abstention du représentant de Perth-Sud. Mon honorable ami d'York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) il est vrai, a voté par erreur. Je m'en suis aperçu aussitôt et je n'ai pas tardé à avertir mon honorable ami de la droite (M. Kyte) et à m'entendre avec un membre de la gauche pour qu'il ne votât pas, afin d'arranger l'affaire.

Les reproches ne font pas grand bien, que je sache; il me semble, cependant, qu'il devra y avoir une entente si la pratique des abstentions simultanées doit se perpétuer. Nous devrons éviter que de tels incidents se répètent et rectifier les erreurs de quelque manière, au lieu de nous borner à les expliquer. Je suis, naturellement, bien aise d'avoir l'explication, et je dois dire qu'elle me suffit amplement. Cependant, lorsqu'un député ayant pairé donne son vote, le whip peut toujours, sauf le cas où ce député occupe un des sièges du fond, trouver dans les rangs de son parti quelqu'un qui s'abstiendra de voter. Une différence de cinq voix dans le plus important vote de la session, cela compte. Je compte bien que cela ne se répétera pas. Afin de prévenir toute erreur, j'ai veillé à ce que chaque abstention simultanée fût attestée par les initiales du whip en chef du Gouvernement et les miennes. Des que des abstentions simultanées me sont signifiées, je veille à ce qu'on les observe, et lorsque le hasard fait qu'une entente est rompue, je fais des démarches pour obtenir que le mal soit réparé avant la fin du vote.

M. l'ORATEUR: J'ai laissé faire cette discussion parce qu'il me semble que la députation est bien aise d'avoir l'explication de ce qui s'est produit hier soir. Je dois cependant dire à la Chambre que suivant la coutume anglaise, l'Orateur, en sa qualité de porte-parole de la Chambre des communes, ne connaît rien des abstentions simultanées et les tient pour chose au sujet de laquelle les partis doivent s'entendre.

M. KYTE: Qu'on me permette d'ajouter un autre mot d'explication. Au dire de mon honorable ami le whip conservateur (M. Boys), il y a cinq votes qui n'auraient pas dû compter. Je tiens à dire que si le représentant de Brome (M. McMaster) a voté sur la motion, il y a eu compensation en ce que le député de Perth-Sud s'est abstenu de le faire.

M. BOYS: Mais il reste toujours cinq voix, puisque l'honorable député de Drummond-Arthabaska (M. Laflamme) a voté deux fois.

M. KYTE: Le représentant de Drummond-Arthabaska a voté deux fois, le député d'Halifax (M. Blackader) n'a voté qu'une seule fois, lui, sur l'amendement; je l'ai empêché de voter sur la motion principale. Par conséquent, la majorité que le Gouvernement a réellement obtenu, hier soir, à la mise aux voix de la proposition principale, est de quinze et non de dix-sept.

LA CONFÉRENCE DE GÊNES

L'hon T. A. CRERAR: Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, je désire appeler l'attention sur un sujet qui a quelque importance. Il y a quelques jours, les journaux annonçaient dans leurs comptes rendus des séances de la conférence de Gênes que le gouvernement canadien a, par l'entremise de son représentant, souscrit pour un million de livres sterling au consortium que l'on est à établir en vue de la récupération économique de la Russie. Je

demande donc au ministère s'il a quelque renseignement à fournir à la Chambre sur le sujet.

L'hon. MACKENZIE KING: La nouvelle dont parle l'honorable député n'est pas exacte. Le Gouvernement n'a pris aucun engagement. Je crois savoir qu'on lui a expédié de Gênes, pour qu'il le mette à l'étude, le projet dont mon honorable ami vient de parler; mais nous ne déciderons rien avant d'avoir pu examiner ce projet et tout ce qu'il comporte.

LA DATE DE L'EXPOSÉ DU BUDGET

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Lundi dernier, si je ne me trompe, le premier ministre annonçait, en l'absence du ministre des Finances (M. Fielding), que l'on ferait bientôt connaître la date à laquelle aura lieu l'exposé de la situation financière du pays. Je me demande si le ministre est aujourd'hui en mesure de nous renseigner là-dessus.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je tiendrais presque autant que l'honorable député lui-même à pouvoir dire quand cet exposé aura lieu, mais, à l'instar du premier ministre, je dois me borner à dire que nous en annoncerons bientôt la date. Je ne veux pas appuyer outre mesure sur le mot "bientôt"; cependant, mon honorable ami peut être sûr que je tiens beaucoup à faire l'exposé du budget dans le plus bref délai possible.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La semaine prochaine?

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux pas trop préciser. S'il n'a pas lieu la semaine prochaine, nous en ferons connaître la date dans le cours de la semaine et mon honorable ami saura au juste à quoi s'en tenir.

LE HAUT COMMISSAIRE DU CANADA À LONDRES

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Il y a une couple de semaines, l'honorable député de Swift-Current (M. Lewis) a prié le ministère de s'assurer de l'exactitude d'une dépêche attribuant un langage regrettable au haut commissaire canadien à Londres. Le Gouvernement a promis d'obtenir ce renseignement par câblogramme. Puis-je demander cette réponse, ainsi que le dépôt de la correspondance — le câblogramme et sa réponse — sur le bureau de la Chambre?

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Le cabinet n'a pas été obligé d'envoyer un câblogramme. Avant qu'il en ait eu l'occasion, il a reçu un message du haut commissaire lui-même disant qu'il n'avait jamais fait cette déclaration publique. Je déposerai avec plaisir ce message sur le bureau de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la façon que j'ai interprété la nouvelle, on n'a pas attribué au haut commissaire de déclaration publique. Il était rapporté qu'il avait dit cela à un certain membre du gouvernement et ses paroles ont été rendues publiques. Il peut répondre qu'il n'a pas fait de déclaration publique, mais ce n'est pas là un désaveu du langage que lui prête la dépêche.

MODIFICATION DE LA LOI DES ASSURANCES

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il y a, à mon nom, trois projets de loi inscrits au Feuilleton, l'un se rapportant aux assurances, un autre aux compagnies de prêt, et un troisième aux compagnies financières de dépôt. Lorsque je les ai déposés, j'ai suggéré à la Chambre qu'elle trouverait peut-être plus avantageux de les examiner après les avoir soumis à l'étude du comité des banques et du commerce. Si la Chambre y consent, je proposerai que le projet de loi, (bill n° 58), subisse sa 2e lecture et soit renvoyé au comité permanent des banques et du commerce. Je présenterai une motion analogue concernant les deux autres projets de loi.

2e LECTURE

De trois projets de loi proposés par l'honorable W. S. Fielding:

Le 1er, (bill n° 58), tendant à modifier la loi de 1917 relative aux compagnies des assurances;

Le 2e, (bill n° 59), tendant à modifier la loi de 1914, concernant les compagnies de prêt;

Le 3e, (bill n° 60), tendant à modifier la loi de 1914 concernant les compagnies fiduciaires.

Ces trois projets de loi sont ensuite renvoyés au comité permanent des banques et du commerce.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre se forme en comité pour l'examen d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du port de Québec, ci-après appe-

lée "la corporation", des sommes d'argent, ne dépassant pas en totalité la somme d'un million et cinq cent mille dollars, qui sont nécessaires pour permettre à la corporation de construire les aménagements de tête de ligne nécessaires pour utiliser convenablement le port de Québec.

2. Que, pendant la période de construction des aménagements de tête de ligne mentionnées dans ces résolutions, les intérêts à verser sur les obligations déposées entre les mains du ministre des Finances en échange de ces avances seront censés être des fonds nécessaires pour permettre à la corporation de construire lesdits aménagements de tête de ligne et former une partie du coût de leur construction et lesdits intérêts pourront être payés sur ladite somme d'un million cinq cent mille dollars.

3. Que la corporation soumettra au ministre de la Marine et des Pêcheries, pour approbation, des demandes mensuelles d'avances accompagnées d'états indiquant en détail le total des dépenses pour les divers articles de construction; et, sur approbation, le Gouverneur en conseil pourra accorder l'autorisation de payer le montant ainsi demandé.

4. Que la corporation devra, au moment où une avance lui est faite, déposer entre les mains du ministre des Finances des obligations de la corporation d'une valeur égale, au pair, à l'avance ainsi faite, remboursables dans les vingt-cinq ans à compter de la date de leur émission, et portant intérêt au taux de 5 p. 100 par année, payable semi-annuellement.

5. Que le principal et l'intérêt des sommes avancées sous l'empire de toute loi basée sur ces résolutions, seront payables par la corporation sur tous ses biens, actif, outillage, taxes, redevances, amendes et autres sources de recette et de revenu, de quelque nature que ce soit, immédiatement après, et auront priorité pour le paiement immédiatement après toutes obligations perpétuelles ou ordinaires émises par la corporation, s'élevant à la somme d'un mililon cent cinquante mille dollars, sous l'empire du chapitre 48 des lois de 1898, du chapitre 34 des lois de 1899, et du chapitre 36 des lois de 1907.

L'hon. A. K. MACLEAN: Je désire demander au ministre si le volume d'affaires du port de Québec indique que la commission peut faire face à l'intérêt sur un capital de ce montant.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne m'attends pas à ce que les commissaires du port de Québec puissent s'acquitter des intérêts très prochainement; cependant, si j'en juge par le revenu de ces dernières années, je crois qu'ils pourront le faire d'ici à quelques années. En 1913, lors des avances faites par l'ancien gouvernement à la commission du port actuelle, les recettes ont été de $226,000. Les recettes ont augmenté graduellement jusqu'à l'an dernier, alors qu'elles se sont élevées à $387,323.91, presque 100 p. 100 d'augmentation sur celles de 1913. Le port de Québec est à la tête de la navigation pour les grands transatlantiques, et, comme mon honorable ami le sait, nos compagnies d'expédition sont plutôt disposées à augmenter qu'à diminuer les dimensions de leurs navires. Il est une autre question qu'il ne faut pas perdre de vue, et c'est que, bien que la plus belle partie du port de Québec soit consacrée aux fins d'immigration du gouvernement fédéral, le Gouvernement n'en donne pas un sou. Ce service occupe 800 pieds de la meilleure partie du port, et il faut que les commissaires y dépensent de l'argent en réparations nécessaires et afin de pourvoir à l'installation requise pour les fins d'immigration. Il est vrai qu'il y a un compte contre le gouvernement fédéral, dans les livres de la commission, à cause de ces dépenses. Ce compte n'a jamais été payé, et ne le sera sans doute jamais. Il est de toute évidence que les dépenses pour le maintien en bon état du port doivent être faites par le gouvernement fédéral. La situation du port de Québec est différente de celle des autres ports, sauf Montréal et Vancouver, où les améliorations se font dans les mêmes conditions. Le Gouvernement ne fait pas d'avances d'argent à la commission du port de Toronto, mais les travaux sont faits par le ministère des Travaux publics. L'argent n'a pas été prêté, et nous ne nous attendons ni à en recevoir d'intérêt ni rien de semblable. A Halifax, les améliorations au port sont faites par le ministère des Chemins de fer et Canaux, et à Saint-Jean, par le ministère des Travaux publics. Vu l'état de choses dans le port de Québec, ce port, avant la Confédération, avait été administré par une compagnie nommée "Trinity House". En 1875, les pouvoirs et la propriété de cette compagnie furent transférés à la commission du port de Québec, composée de neuf membres. Divers corps civils étaient représentés dans cette commission dont les fonctions continuèrent jusqu'à 1912, alors que le gouvernement d'alors, très sagement, il me semble, réduisit à trois le nombre des commissaires, —le nombre de commissaires à Montréal étant aussi de trois,—et depuis ce moment, le port de Québec a été administré par une commission composée de trois membres. Nous pourrions adopter le même système pour le port de Québec que pour les autres ports, et inclure tout simplement un crédit dans nos prévisions budgétaires des Travaux publics; alors, nous n'aurions plus à en entendre parler; mais en ce qui concerne Québec, il nous faut faire des avances d'argent aux commissaires, portant intérêt, qui seront remboursées si la situation financière du port le permet plus tard.

Il me fait plaisir de dire qu'à Montréal, le port paie ses propres dépenses. Une résolution relative à une avance de 5 millions est inscrite au Feuilleton. Dans le

cas de ces deux ports, cette résolution n'indique pas que le montant spécifié sera dépensé dans un, deux, trois ou quatre ans. Son objet est tout simplement de permettre au Gouvernement de faire des avances lorsqu'elles sont nécessaires, et il faut que tout crédit soit approuvé par le Gouverneur en conseil avant que ces avances soient effectuées. Comme je l'ai dit, le port de Montréal paye ses propres dépenses et son revenu est suffisant pour payer aussi tous les intérêts échus. Ils se sont mêmes entendus avec les compagnies d'expédition pour le paiement des intérêts sur les avances faites aux termes de la résolution inscrite au Feuilleton. J'espère que, d'ici quelques années, le port de Québec sera dans une situation aussi prospère que le port de Montréal.

M. McDONALD (Témiscamingue): Le Gouvernement se propose-t-il de protéger les ouvriers qui seront employés par la commission du port de Québec, en insistant pour que tous les contrats négociés par la commission contiennent une clause relative au salaire normal?

L'hon. M. LAPOINTE: J'approuve moi-même l'insertion d'une clause relative au salaire normal dans tout contrat du Gouvernement, mais je ne crois pas qu'il soit sage d'y pourvoir dans la présente résolution. Cette question devrait se régler entre le Gouvernement et les commissaires du port.

M. McDONALD (Témiscamingue): J'ai posé cette question parce qu'il est survenu des difficultés dans les dépenses d'argent pour la jetée Ballantyne à Vancouver, et je crois, à Montréal aussi, à cause de l'absence d'une clause semblable dans le contrat.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends très bien les désirs très naturels de la commission du port de Québec. Ce port magnifique offre tous les avantages que réclament les besoins de la navigation. L'embarras, c'est qu'on ne peut trouver personne pour les utiliser et ce n'est certainement pas parce qu'on y manque d'eau et d'installations voulues. Québec possède un grand élévateur à grain dont la contenance est de 2 millions de boisseaux, pouvant charger 60,000 boisseaux par heure et décharger 30,000 boisseaux par heure, d'un navire, et probablement davantage des wagons.

Je le répète, le port de Québec est bien outillé. On me l'a démontré à titre de président de la commission des chemins de fer, alors qu'on soumettait à notre considération la question des tarifs, des facilités et autres choses du même genre et aussi lorsque j'étais ministre des Finances. La difficulté au sujet du port de Québec est celle-ci, particulièrement pour le commerce de grain: les expéditeurs de grain aiment à garder leur grain aux endroits qui leur offrent le plus d'acheteurs possible, et l'on s'est efforcé, de temps à autre, d'induire les marchands de grain à utiliser raisonnablement les avantages que leur offre le port de Québec, mais je dois avouer que les efforts tentés dans ce sens et auxquels j'ai participé, sont restés sans succès. Si je croyais qu'un autre million aiderait réellement au port de Québec et au commerce de grain, au commerce du pays et induirait les exportateurs qui ne dirigent pas leurs expéditions vers Québec à les faire par là, je dirais que la question mérite d'être considérée. Mais je crois que ce port est passablement bien outillé, aujourd'hui. En outre, il n'a pas été oublié en ce qui concerne la dépense imputable sur le capital. Le pays lui a avancé plus de 11 millions de dollars. A l'heure qu'il est, la commission du port de Québec est endettée de plus de 11 millions de dollars qui lui ont été prêtés. Le compte datant de quelques années, il y a des arrérages d'intérêt dus qui s'élèvent maintenant à $6,257,000, en sorte que nous avons perdu constamment sur ce placement. Il est absolument vrai qu'une partie de ces installations servent à d'autres fins que celles du transport. Mon honorable ami (M. Lapointe) a raison de dire que le port de Québec fournit des aménagements de premier ordre aux immigrants. Cela est exact et il est certain qu'on utilise 800 pieds de la partie du port qu'il mentionne. Il ne peut y avoir non plus le moindre doute à l'endroit des contre-créances. Il s'en trouve, mais elles sont bien loin de légitimer d'autres déboursés, à l'heure qu'il est. Le département des Travaux publics loue cette bâtisse destinée aux immigrants et il n'en a pas acquitté le loyer depuis l'année 1913 à celle de 1921. Les arrérages de ce chef s'élèvent en tout à $455,209.04.

L'hon. M. MURPHY: S'agit-il d'une contre-créance?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, d'une contre-créance. Le département de l'Intérieur occupe aussi un terrain appartenant aux commissaires. Les arrérages de loyer remontant à l'année 1892 s'élèvent à $351,000. Il y a, en outre, d'autres dettes moins considérables et qui portent le montant total de la contre-créance à $813,365.-

23, à mettre en regard du montant de $6,251,000 d'intérêt que la commission a négligé jusqu'à ce jour d'acquitter au Gouvernement.

Je veux établir d'abord que nous devons être parfaitement convaincus qu'en dépensant cet argent, nous faisons quelque chose d'utile, et, en second lieu, que nous ne devrons le dépenser qu'à la condition expresse qu'il y ait une urgence réelle pour nous de faire cette dépense considérable, aujourd'hui, parce que l'heure présente est loin d'être la plus favorable. Afin de démontrer au comité combien peu l'on utilise ces grandes installations, je ferai observer que les cinq postes d'amarrage à Québec, que les honorables députés ont souvent l'occasion de visiter cette ville connaissent bien, n'ont servi durant toute la dernière saison—et le ministre nous dit qu'il y a eu progrès l'an dernier—que durant quatre semaines. La difficulté, à Québec, ne provient pas du manque d'installations, mais du manque de trafic, et si nous voulons réellement aider le port de Québec, nos efforts devraient tendre d'une façon ou d'une autre à diriger de ce côté-là assez de trafic pour utiliser l'outillage de ce port. Se contenter d'ajouter aux installations déjà construites et à l'espace déjà inutilisé est de nature non pas à aider les commissaires du port de Québec, mais bien à accroître le montant énorme d'intérêt échu depuis longtemps.

Je puis dire que ces arrérages datent de si longtemps que lorsque j'ai étudié, il y a deux ans, les placements du pays afin d'arriver à établir un bilan exact et honnête, j'ai été obligé de rayer ces obligations de Québec. Ces obligations ne rapportaient aucun intérêt et le placement était réellement une créance non recouvrable et improductive. On a rayé ces valeurs de l'actif et à l'heure actuelle la chose est en suspens. De plus, je ne vois pas pourquoi on a rédigé la résolution de cette façon-ci; on a dû le faire par inadvertance.

L'hon. M. MURPHY: L'honorable député a parlé d'un relevé des placements productifs qu'il avait préparé. L'a-t-il communiqué à la Chambre, ou l'a-t-il fait publier?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce relevé se trouvait dans les comptes publics de l'année 1920 et dans le même rapport de l'année 1921. Si je me souviens bien, il en a été fait mention également dans l'exposé financier de 1919-1920.

L'hon. M. MURPHY: Un relevé complet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, un relevé complet qui indiquait tout. Je ne vois pas pourquoi on a rédigé la résolution de cette façon. Je veux parler de cette partie de la résolution portant que les nouvelles obligations et débentures doivent constituer une première hypothèque sur les biens et l'actif de la commission, sauf, je crois, $1,150,000. Le fait est qu'à l'heure actuelle nos avances s'élèvent à $11,000,000 et je ne vois pas pourquoi les anciens prêts passeraient après les nouveaux. Je dirai bien sincèrement à mon honorable ami que cela ne rend aucun service à Québec. Il s'agit simplement de dépenser de l'argent pour de nouvelles commodités, alors qu'on ne se sert pas de celles qui existent. J'ajouterai que le pays n'a pas les moyens de renouveler une pareille expérience.

M. CHURCH: C'est au point de vue national et non provincial que je désire discuter cette question. Le ministre devrait nous fournir de plus amples détails. On propose d'avancer 1 million ½ pour l'aménagement du port de Québec. I y a un autre projet de résolution qui propose d'avancer 5 millions pour l'aménagement du port de Montréal. En ce qui concerne le premier, je crois que la constitution de la commission est tout à fait irrégulière et que les résultats n'ont pas été ce qu'ils auraient dû être. Il faudrait une autre charte, une commission n'ayant aucun caractère politique, et une coordination des services. Les résultats obtenus ne sont pas proportionnés aux dépenses. L'aménagement d'un port de tête de ligne devrait profiter à tous les autres ports, car ils forment entre eux une chaîne de communication dans le transport par eau. Un relevé des dépenses faites dans les différents ports du Canada m'a appris que, depuis 1896, on a dépensé 9 millions ½ pour le port de Québec; si on y ajoute 1 million ½ dont il est question en ce moment, cela fait 11 millions, comme l'a fait remarquer l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) et sur ce chiffre 6 millions n'ont pas produit d'intérêt. Je prétends que si la constitution de la commission était quelque peu différente, et si l'on nommait une commission permanente n'ayant aucun caractère politique, le pays en profiterait au point de vue du commerce et aussi du développement du transport maritime. Il serait bon aussi que la ville de Québec apportât sa contribution, et qu'on développât le port en demandant aux commissaires de rattacher ce service à celui des parcs, c'est-à-dire à la commis-

sion des plaines d'Abraham, qui dépense beaucoup d'argent, et aussi au service d'immigration. On réunirait ainsi le tout sous une seule commission.

Le ministre nous parlé des commodités à établir. Peut-être sont-elles très utiles, mais elles ne sont pas suffisantes en comparaison des progrès du pays. Il y a dans ce projet certaines conditions que je n'approuve pas. D'abord, on ne donne pas de détails. Qu'entend-on par "commodités de tête de ligne"? Que veut dire le mot "équiper". Ensuite comment se fait-il que les crédits destinés à Montréal et Québec sont demandés sous forme de résolution au lieu d'être proposés en même temps que les crédits généraux? Il y a deux autres ports de mer: Vancouver et Victoria, où on a dépensé respectivement 4 et 6 millions depuis 1896. Nous avons aussi Halifax et Saint-Jean. Pourquoi ne présente-t-on pas une résolution dans leur cas? Enfin, il y a Toronto et Hamilton. Les citoyens de Toronto, de concert avec le Gouvernement, sont en train de dépenser 26 à 28 millions pour reconstruire leur port; mais leur part est de 21 millions; tandis que le Gouvernement ne contribue que 6 millions.

Ce port a aussi grandement besoin d'aménagements de terminus. La ville possède un arrangement signé d'un côté par la commission du port, et de l'autre par les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc pour la reconstruction du port, le déplacement des docks à un certaine distance dans la baie, la construction d'une gare et d'un viaduc et celle d'un terminus. Récemment, la commission du port et d'autres corps civils ont insisté auprès du Gouvernement pour qu'il demande au Grand-Tronc de remplir son contrat. Pourquoi n'y a-t-il pas une résolution séparée pour régler les affaires de ce port? Est-ce parce que la province de Québec est si affamée qu'elle ne peut pas même attendre le budget principal? Je n'aimerais pas dire et je ne dis pas qu'il en est ainsi. Je crois que nous devrions traiter en bloc la question des ports quand le budget sera déposé, parce que je prétends que ce qui est bon pour les ports d'Halifax, Saint-Jean et Montréal est bon aussi pour tous les ports et que ces ports devraient être soigneusement entretenus en vue d'augmenter leur commerce futur, non seulement au point de vue du trafic océanique, mais aussi en ce qui regarde les terminus, de façon à ce qu'ils conviennent aux chemins de fer nationaux et leur servent de points d'alimentation.

Il est d'intérêt public de maintenir le port de Québec et les autres en dehors de l'influence politique et les commissaires ne devraient pas être déplacés chaque fois que le Gouvernement change. J'ai fait partie de la commission du port de Toronto depuis 1905; on l'a réorganisée en 1911. C'est une commission permanente. Si nous voulons voir un port progresser convenablement, sa direction et son contrôle doivent être continus et nous devons vendre nos obligations par soumissions. Je dis que le ministre devrait vendre ces obligations, non pas au moyen de soumissions particulières, mais par adjudication publique. Le port de Toronto en a vendu pour 2 millions par contrats particuliers et environ 15 millions par soumissions. Au lieu de confier la vente de ces obligations à une compagnie par vente privée, les soumissions étaient accordés ouvertement. Nous avons fait les choses au grand jour et nous avons eu environ quinze offres différentes de Toronto, Philadelphie et New-York. Cette vente publique a eu un heureux résultat financier. Nous avons emprunté plus avantageusement, d'un demi point à un point et demi, par soumissions publiques que par vente particulière. Je dis donc que le ministre devrait demander des soumissions pour vendre les débentures du port de Québec, ainsi que pour les chemins de fer nationaux, le service d'immigration, les travaux publics et autres entreprises. A mon sens, la commission du port devrait négocier avec la ville de Québec si elle ne peut s'arranger de cette manière. Il y a encore les travaux de la commission des champs de bataille, de la commission des parcs de Québec et ceux dont le but est de faire de Québec une belle ville avec de larges boulevards et des avenues. Ces travaux constitueraient aussi un quartier industriel où les usines pourraient se grouper avec des terminus convenables et des docks, etc., comme cela existe à New-York. Les quartiers industriels et les parcs de jeux apporteraient d'importants revenus qui aideraient énormément à payer les frais obligatoires des débentures du port de Québec lesquelles ne seraient plus à charge au pays puisque les intérêts et le fonds d'amortissement se trouveraient payés. Ce sont des progrès de ce genre qu'on devrait réaliser et, s'ils l'étaient, je crois que le port de Québec pourrait payer ses frais obligatoires en peu de temps. A Toronto, nous al-

lons faire face à ces frais à même nos revenus des 17 millions qui ont été dépensés jusqu'ici en développant le quartier industriel de la baie Ashbridge et le parc d'amusements de Sunnyside.

Je crois que si l'on écartait la politique du port de Québec, en modifiant le principe qui existe et en ayant une commission détachée de toute influence politique, le succès serait assuré. Je représente une ville conservatrice, mais quand la commission du port a été formée nous avions deux libéraux parmi les cinq commissaires et ce furent de bons commissaires. Nous nous sommes éloignés de la politique et les revenus du port vont payer les améliorations qui ont été accomplies. Au bout d'un certain temps, ces améliorations ne coûteront pas un sou aux contribuables. Ce que nous avons accompli à Toronto peut aussi bien s'accomplir à Québec.

Je crois que le ministre nous doit des explications au sujet de la retraite des anciens commissaires et fonctionnaires. N'étaient-ils pas à la hauteur de leur tâche? Leur travail n'était-il pas bon? Pour quelle raison a-t-on changé la commission? Ce vote de fonds n'est pas le seul qui se présente au comité; Montréal va venir ensuite. Le Feuilleton porte un vote d'un million pour les terminus de Montréal et on y demande aussi deux cent mille dollars pour une exposition universelle et cinq millions pour un pont. Québec sent venir la faim, je n'en doute pas. Je suis d'avis que le ministre devrait nous donner des explications touchant la politique future du port de Québec, les terminus d'exportation et d'importation; les taux à percevoir, les changements dans la commission et son agrandissement, comme il a été dit plus haut.

En outre, le gouvernement fédéral a dépensé 23 millions pour approfondir le chenal maritime entre Québec et Montréal. Tous ces travaux doivent être coordonnés, qu'il s'agisse des ports de Québec et de Montréal, ou de l'approfondissement des Grands lacs. Le Gouvernement doit avoir un programme à nous exposer. Il nous donne bien peu de renseignements sur le port de Québec.

La commission des voies maritimes examine dans son rapport l'avenir réservé au port de Québec dans l'exécution du projet de canalisation du Saint-Laurent. J'aimerais, pour cette raison, entendre le ministre de la Marine nous dire quelles sont les vues du Gouvernement au sujet de l'amélioration de la voie maritime entre Québec et Montréal et de ce point jusqu'à la tête des Grands lacs, selon les propositions de la commission des voies maritimes.

M. NEILL: Je signalerai au ministre du Travail, si cette disposition est adoptée, la nécessité d'insérer dans tout marché qui sera passé la clause relative au salaire normal. Dans d'autres ports, il est arrivé que les entrepreneurs ont refusé d'accepter la clause du salaire normal en disant que leur marché était avec la commission et non avec le gouvernement fédéral. La chose s'est produite à Vancouver et j'engage le ministre de la Marine à faire en sorte que cette clause figure dans le cahier des charges de toute entreprise qui sera concédée en exécution de cette résolution.

L'hon. M. LAPOINTE: La question m'a déjà été signalée et je tiendrai la main à ce que la clause du salaire normal fasse partie des contrats de travaux du port.

M. CALDWELL: Je demanderai un renseignement au sujet d'un crédit supplémentaire proposé à la Chambre le 4 juin de l'année dernière, et ainsi libellé:

Somme nécessaire pour payer à la Compagnie du parc Saint-Charles, un terrain occupé par la commission du port de Québec, conformément à une sentence arbitrale, confirmée par la Cour supérieure en faveur de la demanderesse, $60,-000.

Je rappellerai un passage de la discussion qui a eu lieu à ce sujet. Le premier orateur qui prit la parole pour protester contre l'ouverture de ce crédit est l'honorable député de Maisonneuve (l'hon. M. Lemieux), en ces termes:

Je m'oppose à cet item. Voilà un autre escamotage injustifiable. C'est une affaire scandaleuse, et dans son propre intérêt le ministre des Finances ne devrait pas insister pour l'adoption de ce crédit. Je me rappelle ce mot d'un vieux cynique en vedette dans la vie publique il y a quelques années, qui disait que si parfois il avait acheté des votes il avait du moins la satisfaction de les avoir payés avec l'argent du peuple. Ce crédit est demandé pour exécuter les promesses faites pendant une élection récente. Les intéressés dans cet escamotage ont figuré au premier plan dans l'élection récente d'Yamaska.

Je ne citerai pas en entier les observations faites par l'honorable membre, mais je crois utile de rapporter la partie où il résume la question. Il a ajouté:

J'affirme donc, monsieur le président, que cette somme n'est pas due. Je connais la valeur des terrains aux environs de cette propriété, et le Gouvernement abuse de la bonne foi de ses amis quand il leur demande d'approuver cette réclamation dans les dernières heures de la session. La vérité vraie, c'est que le Gouvernement demande au pays d'acquitter les dettes contractées dans l'élection partielle d'Yamaska, puisque les gens qui sont au fond de cet escamotage sont les mêmes qui ont été envoyés dans

le comté pour interrompre notre honorable collègue de Québec-Est (M. Lapointe) et solliciter les suffrages par tout le comté, conduits dans de magnifiques automobiles. Quand je devrais rester ici quelques jours de plus, je ne laisserai point passer cet escamotage, car ce n'est pas autre chose que cela. J'appuie les revendications de la ville de Québec d'habitude. Cependant, à titre de contribuable et de représentant du peuple, je proteste contre tout vol de grand chemin, où qu'il se commette.

La discussion se prolongea et l'honorable membre ajouta cette remarque:

A la prochaine session, peut-être avant, je pourrai démontrer au très honorable ministre et à la Chambre que toute l'affaire est une fraude gigantesque du commencement à la fin.

Le premier ministre, prenant acte de cet engagement, clôt l'incident par ces paroles:

Nous comptons que l'honorable député le fera plus tôt que cela. Il importe que l'on sache à quoi s'en tenir, car si ces gens ont droit à leur argent, il convient qu'on leur remette. Il lui appartient d'établir par une preuve irréfutable devant le département ses accusations de fraude et de collusion et nous le mettons à même de le faire.

Voilà certes une grave accusation, et si le Gouvernement n'avait pas jugé qu'elle était en partie justifiée il n'aurait pas reculé comme il l'a fait.

Le premier ministre de l'époque a déclaré qu'on instituerait un tribunal pour recueillir les témoignages à ce sujet et se rendre compte si l'accusation était fondée ou non. Depuis nous n'avons reçu aucune nouvelle qu'on ait commencé des procédure relativement à cette affaire et avant d'aller plus loin, j'aimerais que le ministre nous dise ce qu'on a fait.

L'hon. M. LAPOINTE: J'apprends qu'on n'a pris aucune mesure à propos du parc Saint-Charles. Comme le sait mon honorable ami, c'était un crédit compris dans le budget supplémentaire. On ne l'a pas adopté l'an dernier et je ne sais pas s'il le sera cette année. Dans tous les cas, cette affaire ne se rapporte pas strictement à la question que nous examinons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La mémoire de mon honorable ami lui fait défaut. On a pris des mesures. Le premier ministre d'alors a dit qu'il retirait le crédit en raison de la gravité de l'accusation et qu'un tribunal serait institué pour faire une enquête sur la question. Le tribunal a été désigné et on a nommé un commissaire enquêteur choisi conformément à la loi des enquêtes. L'honorable député qui avait porté l'accusation fut invité à se présenter à l'enquête, mais il déclara qu'il n'approuvait pas ce genre d'enquête. Il prétendait qu'un comité parlementaire devait faire l'enquête.

[M. Caldwell.]

L'hon. M. BUREAU: Il récusa la juridiction du tribunal.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, il récusa la juridiction du commissaire enquêteur.

L'hon. M. BUREAU: Et la cour lui donna raison.

M. le PRESIDENT: Il me semble que le débat s'éloigne beaucoup du sujet de la résolution soumise au comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est possible, mais sans doute que le Président me permettra de faire remarquer que je ne fais que répondre aux déclarations parties des bancs ministériels sur l'invitation de l'honorable député qui siège à ma gauche (M. Caldwell). Si toute la discussion était déclarée contraire au règlement, cela me serait égal.

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai seulement dit que le Gouvernement n'avait pris aucune mesure pour payer le montant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre parlait de ce qui a été fait pour tenir la promesse qu'il y aurait une enquête.

L'hon. M. LAPOINTE: Non. Je ferai remarquer que nous n'avions pris aucune mesure.

L'hon. M. BUREAU: Il parlait du gouvernement actuel.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'admets que le Gouvernement ne fait rien d'une façon ou de l'autre. Je ne sais pas s'il proposera l'enquête.

M. GOOD: J'estime que nous devrions obtenir une réponse aux objections assez sérieuses qu'a présentées contre l'octroi de la somme, l'honorable député d'York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton). Personnellement, je n'ai pas d'opinion arrêtée sur la question, mais nous ne pouvons pas en ce moment perdre aucune somme d'argent dont nous avons besoin pour d'autres emplois et il y a des faits relatifs à cette question qui exigent des éclaircissements. Dans tous les cas, je ne crois pas pouvoir appuyer la résolution en ce moment.

L'hon. M. LAPOINTE: Comme le sait mon honorable ami, cette résolution n'est que la première étape de cette législation. J'avais l'intention de donner des explications complètes plus tard, mais si mon honorable ami le désire, je répondrai volontiers à toutes les questions qu'il me posera maintenant. Mon honorable ami d'York-

ouest a raison de dire que jusqu'à maintenant ce placement n'a rien rapporté. L'honorable député ne devrait pas l'appeler un placement. C'est sans doute un placement en ce sens qu'il est destiné au progrès du pays en développant un port national qui est essentiel au commerce du Dominion. Mais quant à être un placement rémunérateur rapportant intérêt, il n'a jamais été et il ne devrait pas être considéré ainsi. Mon honorable ami de Toronto (M. Church) est très aimable et je ne voudrais pas lui être désagréable. Il m'a invité à aller dans sa ville et il m'a promis du bon temps.

L'hon. M. BUREAU: Vous présentera-t-il au juge Cohen?

L'hon. M. LAPOINTE: Mais je lui dirai que Québec voudrait bien être dans la même situation que Toronto; il voudrait aussi recevoir de l'argent du Gouvernement et ne rien donner en retour. Cet argent n'est nullement considéré comme dû par la ville de Toronto sous forme de capital ou d'intérêt, ni par la commission du port de cette ville.

Encore cette année, une certaine somme a été inscrite au budget du département des Travaux publics pour améliorer le port de Toronto; or, nulle disposition ne décrète que les commissaires du port seront tenus d'acquitter un seul sou d'intérêt sur les sommes avancées par le pays. Les conditions sont totalement différentes et l'honorable député, à mon avis, a eu tort de se servir d'un langage aussi énergique et d'affirmer que les gens de Québec sont affamés. Un honorable député de la gauche l'a fait observer tantôt, au moins si nous sommes affamés nous n'avons pas soif.

Pour la première fois, l'année dernière, cinq millions de boisseaux de blé, ont été expédiés par le port de Québec. Voilà un renseignement que je suis en mesure de fournir à mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton). Nous sommes en communication avec les compagnies de chemins de fer afin de développer ce trafic d'exportation et les perspectives sont très encourageantes. Ces avances, toutefois, ne sont pas destinées à développer ou à améliorer les installations pour la manutention du grain à l'élévateur du port de Québec, sauf une faible somme de $20,000 qui est nécessaire au parachèvement de ce bâtiment. Toutes les autres sommes seront déboursées pour terminer des travaux déjà commencés ou pour effectuer des réparations qui sont absolument nécessaires au maintien en bon état des installations existantes.

La commission du port de Québec avait l'intention d'ériger un entrepôt frigorifique et les commissaires ont demandé $500,000 de plus que le Gouvernement n'avait décidé de lui avancer. Nous avons pensé que le projet peut être différé et nous avons répondu aux commissaires que leur demande serait remise à l'étude le jour où la nécessité de cet entrepôt se fera sentir d'une façon plus urgente qu'en ce moment. J'ai sous la main un rapport concernant le mouvement des navires, c'est-à-dire les arrivages et les départs, dans le port de Québec pour les saisons de 1919 et 1920. Le département n'a pas encore reçu de rapport pour les opérations de l'exercice 1921. Voici les chiffres pour 1919 et 1920:

Le mouvement des navires, arrivages et départs, pour 1920 comparativement à 1919 accuse une augmentation de 69 navires comme suit:
Arrivages: 1920, 460; 1919, 331.
Départs: 1920, 214; 1919, 274.

Monsieur le président, ces avances sont nécessaires à mon avis. Nous ne demanderions pas au Parlement de les sanctionner certes! s'ils n'étaient absolument nécessaires afin de prévenir la destruction de travaux déjà construits et de fournir les installations nécessaires aux navires qui fréquentent le port de Québec. Mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) semble croire que le port de Québec n'est pas fréquenté par les navires. Or, qu'adviendrait-il, je vous le demande, des gros transatlantiques qui suivent la route du Saint-Laurent s'ils n'avaient pas le port de Québec? Ces gros navires ne remontent pas le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, en dépit des sommes énormes qui ont été déboursées au dire de mon honorable ami pour le creusage du chenal entre ces deux ports, parce que les assurances maritimes refusent d'assumer les risques que comporte le voyage. Si mes honorables amis désirent d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de les leur procurer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a donné l'état des recettes du port pour les exercices de 1913 et de 1921. Est-il en mesure de communiquer à la Chambre un état indiquant les recettes et les dépenses afin que nous ayons une idée du volume du trafic qui est passé par le port de Québec.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement. Voici:

1913:	
Recettes	$226,020 80
Dépenses	239,728 33
1921:	
Recettes	$387,323 91
Dépenses	335,303 17

M. JOHNSON (Moosejaw) : Monsieur le président, les observations que je ferai sur cette résolution visent plutôt à me procurer des renseignements qu'à soutenir le pour ou le contre de la motion. Le ministre a déjà fourni une partie des informations que je désire et à cela s'ajoutent les remarques de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton). Pour moi, la question de savoir si les sommes qu'énumère la présente résolution représentent une dépense à compte du capital au nom du gouvernement fédéral ou purement et simplement un prêt à la commission du port de Québec remboursable avec les intérêts, est assez embrouillée. J'incline plutôt à croire — le ministre me contredira si je suis dans l'erreur—qu'il s'agit d'un prêt aux commissaires du port de Québec avec la perspective assez certaine que l'Etat ne sera jamais remboursé ni du principal ni de l'intérêt. Il est donc préférable d'appeler les choses par leurs noms et de dire que ces sommes représentent une dépense à compte du capital consentie par le peuple canadien en général afin de développer le port de Québec en particulier.

Pour moi, j'appuierais la présente résolution si, dans les circonstances, la nécessité d'outiller ce port s'imposait d'une façon absolue. Je me demande toutefois si c'est là la situation à l'heure qu'il est? Depuis l'ouverture de la présente session, on a affirmé à maintes reprises que nous ne devons jamais perdre de vue la nécessité de pratiquer la plus stricte économie dans la dépense des deniers publics. Avec plusieurs autres de mes collègues, j'ai visité pour la première fois de ma vie le port de Québec, la semaine dernière et, je l'admets en toute franchise, j'ai été grandement surpris à la vue du magnifique outillage que possède ce port ainsi que des chances superbes qu'il a de se développer sur une vaste échelle. L'hospitalité de nos amis de Québec était trop sincère pour être entachée de mercantilisme; les renseignements qui nous ont été fournis ont été acceptés dans le même esprit qu'on les avait fournis et, à moi du moins, ils ont été très précieux.

Je l'ai dit, les commissaires du port ont un outillage remarquable et ils ont un grief qui, si j'ai bien compris les représentations, provient plutôt de l'impossibilité d'obtenir tout le commerce aux exigences duquel les installations actuelles pourraient suffire. J'ai pensé que ce qui favoriserait surtout le port, ce serait l'augmentation du trafic du réseau national de manière à

[L'hon. M. Lapointe.]

permettre d'utiliser complètement ces outillages qui ne sont pas encore utilisés dans la pleine mesure. Quand viendra la discussion de ce point il sera temps d'étudier le développement de ces installations. Etant donné que cette prétention est fondée, elle se rattache si étroitement à la question des tarifs de chemins de fer, qu'il n'est guère possible de la traiter séparément. Je ne discuterai pas la question de ces tarifs au point de vue concret, on l'a assez discutée hier. Cependant, nous qui habitons l'intérieur du pays et expédions des chargements de produits à travers le continent jusqu'aux ports de l'Atlantique, nous avons fini par nous convaincre que le transport par chemin de fer, jusqu'au littoral de l'Atlantique, ne peut être aussi avantageux que le transport par eau et par chemin de fer. Ce principe peut être sujet à varier, mais quand on m'a signalé ce point, je me suis demandé pourquoi, à cette époque de l'année où l'on expédie, par chemin de fer jusqu'à l'Atlantique, des quantités d'un même article, comme le grain, l'on n'accorderait pas au port de Québec l'avantage de taux réduits sur le Transcontinental afin de lui permettre de rivaliser avec d'autres ports un peu plus rapprochés de l'intérieur et beaucoup plus éloignés de l'Europe. Je me suis dit qu'il était possible de favoriser le port de Québec. Je voulais aussi me renseigner au sujet du volume de son trafic sans cependant établir de comparaison entre les différents ports. Il est évident que le port de Québec devra toujours être notre principal port en été pour le trafic-voyageurs et pour l'expédition de toutes marchandises destinées à se rendre en hâte jusqu'à l'intérieur. Le port de Québec me semble doté des aménagements nécessaires à cette fin.

Montréal est, après tout, le point le plus rapproché des ports du littoral qu'on puisse atteindre de l'intérieur, par chemin de fer. Possède-t-il actuellement l'outillage nécessaire au commerce maritime? Je le demande en vue d'être renseigné, car je l'ignore. J'espère que l'honorable ministre voudra bien répondre, plus tard, à cette question. Je ne voudrais pas être taxé de prêcher pour ma paroisse en rattachant ce sujet aux problèmes de l'Ouest, dont il est d'ailleurs inséparable. A quoi bon des installations aux têtes de ligne, s'il n'en existe pas aux points de départ, et vice versa?

Je vois, à la page 35 du budget, que certains item mentionnés par le député de

Toronto-Nord et représentant un total de près de $2,000,000 pour l'amélioration de l'outillage de certains ports sont imputables sur le capital. Voici également un item de $1,500,000 où je ne puis voir qu'une dépense imputable sur le capital, d'après les renseignements que l'honorable ministre vient de fournir. Nous sommes rendus à dépenser $3,500,000 pour les aménagements de gares maritimes nécessaires à l'expédition de nos produits en Europe. En d'autres termes, nous favorisons l'exportation des produits de l'intérieur et négligeons d'augmenter les installations nécessaires pour recueillir ce trafic. Après avoir persisté à demander au ministre des Chemins de fer de prolonger les lignes d'embranchement, nous, les députés de l'Ouest, avons reçu pour réponse que le manque d'argent et la nécessité d'économiser rendaient ces travaux impossibles. Nous en concluons qu'il ne faudrait pas nous demander tant d'argent pour améliorer l'outillage de gares maritimes quand on néglige des tributaires si essentiels à l'utilisation de ceux qui existent déjà. Si sensible que je sois à l'avenir du port de Québec et des autres ports mentionnés au budget, quel que soit mon désir de les voir devenir les ports les plus fameux du monde, je ne saurais me prononcer en faveur d'un crédit destiné à l'amélioration de leur outillage tant qu'on invoquera l'économie comme raison de différer la construction de lignes tributaires ou le prolongement de lignes d'embranchement à l'intérieur jusqu'à ce que la situation soit devenue plus favorable.

L'hon. M. GUTHRIE: Je désire beaucoup que Québec devienne l'un de nos grands ports nationaux. Il se mêle probablement du sentiment à ce désir, car je considère toujours la ville de Québec comme l'ancienne capitale du pays, et je crois que la nature l'a destinée à être un jour l'un de nos grands ports d'été, sinon le plus grand. Cependant, la déclaration que le député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) a faite au comité, cet après-midi, n'est pas sans émouvoir celui qui essaie d'examiner le projet dont le comité est saisi, d'ouvrir un autre crédit d'un million et demi de dollars.

Je me rappelle fort bien le 4 mai de l'année 1901, lorsqu'un comité de la Chambre fut invité à se rendre dans la ville de Québec pour faire l'inspection du port et je vois autour de moi des députés qui ont fait en même temps que moi le voyage à Québec cette fois-là et y ont passé une journée agréable.

L'histoire se répète, car il y a huit à dix jours, un autre groupe moins nombreux s'est rendu à Québec pour visiter le port. Eh bien, il y a vingt ans, nous avons commencé à faire des dépenses assez généreuses pour le port de Québec. En ce temps-là, nous étions très optimistes au sujet de l'avenir, et nous avions la certitude d'obtenir des résultats. Mais, je le répète, j'ai failli tomber à la renverse, cet après-midi, en entendant le représentant d'York-Ouest dire à quoi ont abouti, au bout de vingt et quelques années les dépenses relatives à ce port.

Selon moi, le député de Moosejaw (M. Johnson) a bien exposé la question au comité; nous devons envisager ces déboursés comme des dépenses imputables sur le capital et non comme des avances. Un ancien ministre des Finances de ce pays apprend à la Chambre que nos dépenses de ce chef, dans le passé, dépenses qui s'élèvent à près de onze millions de dollars, ont pour ainsi dire été défalquées de notre actif. Il s'agit donc de dépenses imputables sur le capital dont nous pouvons guère rien attendre, soit en remboursement du principal, soit en paiement de l'intérêt. Il existe peu de doute en mon esprit que, si nous déboursons un autre million et demi comme le demande le projet de résolution, nous n'avons pas à compter que nous retirerons le principal ou l'intérêt.

Or, on me dit que le résultat a été tout autre à Montréal. Ce port est devenu un lieu très plein d'activité. Les obligations de la commission se vendent et l'Etat en touche l'intérêt; elles passent pour un placement assez avantageux. On me dit aussi que la même remarque s'applique à Vancouver; cependant, pour une raison ou une autre, on ne saurait en dire autant de Québec. Depuis deux ans, j'ai visité deux ou trois fois la ville de Québec, principalement le quartier militaire et, incidemment, j'ai eu avec des citoyens des entretiens au sujet du port. Je dois dire que l'idée qui m'en est restée est précisément celle que mon honorable ami de Moosejaw a fait connaître au comité cet après-midi.

Les citoyens de Québec ne se plaignent pas de l'insuffisance des installations du port; l'idée qui s'est gravée dans mon esprit est qu'ils ont l'un des ports les mieux outillés du pays ou du continent; mais les citoyens regrettent que le port ne soit pas achalandé. La plainte portait entièrement sur le fait que la marchandise transportée par le Transcontinental ne se rendait pas à la ville de Québec.

Le reproche concernait les taux de transport. Ils se plaignaient d'un tarif qui, di-

saient-ils, était injuste pour la ville de Québec. On m'a appris dans ces circonstances-là que, si les taux étaient convenablement établis, le port de Québec serait l'un des plus achalandés du Dominion. Eh bien, la question des tarifs-marchandises n'a pas encore été réglée. Les renseignements que j'ai recueillis et ce que j'ai vu m'ont fait croire que l'aménagement du port est plus que suffisant. Il possède des installations pour répondre à des exigences d'affaires énormément plus considérables que celles qui s'y font présentement ou que l'on peut espérer dans un délai raisonnable à l'avenir. Puisqu'il en est ainsi, ne serait-il pas inutile que la Chambre avançât en ce moment un autre million et demi de dollars?

C'est ainsi que j'envisage la question. Je ne veux pas entraver le progrès ou le développement de ce port par mes paroles ou mon vote. Je tiens à ce que ce progrès et ce développement continuent. D'un autre côté, serait-il sage de dépenser un million et demi de dollars dans les circonstances que la Chambre connaît aujourd'hui. L'examen de cette question ne peut-il pas être différé jusqu'à ce que nous sachions ce qu'on fera au sujet des tarifs des chemins de fer, de leurs classements de la marchandise, et le reste? Si la situation actuelle doit se maintenir en ce qui concerne le trafic des voies ferrées, il y a maintenant dans le port de Québec plus d'installations qu'on n'en pourra utiliser pendant bien des années encore. Si un changement se produit, les présentes installations suffiront pour un trafic bien plus considérable d'ici à plusieurs années.

Par conséquent, ne pourrait-on pas remettre l'exécution du présent projet jusqu'à ce que le volume du commerce motive de plus grandes dépenses, jusqu'à ce qu'on puisse espérer obtenir quelque chose en retour, ou du moins compter que le placement sera de quelque utilité au pays?

On a trouvé à redire contre Toronto, donnant à entendre que l'on aurait en quelque sorte fait cadeau à cette ville des travaux d'amélioration exécutés dans son port. Si l'Etat a contribué dans une assez généreuse mesure à l'amélioration du port de Toronto, la ville y a elle-même contribué dans une mesure beaucoup plus grande, ce qui est à son honneur et démontre son esprit de progrès. Là où le Gouvernement a dépensé un dollar pour améliorer les installations de ce port, la ville en a consacré cinq ou six qu'elle a puisés dans sa propre caisse. Depuis de longues années, la ville de Québec n'a participé en aucune manière au défrai de son port. Elle l'a peut-être fait autrefois, mais au cours des vingt ou vingt-cinq dernières années, la ville n'a rien déboursé de ce chef.

Si l'on tient ce port pour un port purement national, on ne peut évidemment pas exiger des habitants de Québec qu'ils mettent la main à la poche, mais ces améliorations, chose très certaine, sont utiles à la ville et contribuent à sa richesse; elles rendent service à ses habitants. Plus il règne d'activité dans le port, mieux la ville s'en trouve; or, ou je me trompe fort ou les citoyens de Québec n'ont rien payé, depuis vingt ou vingt-cinq ans, des dépenses de leur port, tandis que ceux de Toronto ont consacré près de vingt millions à l'amélioration du leur.

S'il y a lieu de faire cette dépense sans plus tarder, si le ministre est capable de démontrer qu'elle ne souffre point de retard, je ne m'y opposerai pas; cependant, il me semble que l'on pourrait attendre encore deux, trois ou même cinq ans, jusqu'à ce qu'il s'accuse dans ce port-là une activité qui n'y règne pas en ce moment.

M. LAVIGUEUR: Je m'étonne vraiment d'entendre l'honorable député affirmer que les citoyens de Québec n'ont jamais rien payé des dépenses relatives à leur port ou ne se sont jamais imposé de sacrifices afin d'obtenir leur dû. Je lui rappellerai qu'il m'est plus d'une fois arrivé de donner lecture à la Chambre de passages de la convention écrite intervenue entre le gouvernement fédéral et la ville de Québec, et par laquelle le premier s'est engagé à faire certaines améliorations et à construire certains ouvrages.

Je lui rappellerai aussi que son langage ne s'accorde point avec l'attitude que son ancien chef, le très hon. sir Robert Borden, et ses collègues prenaient en 1913, à un banquet qu'on leur avait offert au Château Frontenac, à Québec. Dans cette circonstance-là, le premier ministre disait aux gens de Québec qu'il n'y avait rien de trop bon pour eux et que le Gouvernement donnerait tout ce qu'il avait promis à leur port. Je lui rappellerai encore les déclarations que fit sir Robert Borden lorsqu'il vint inaugurer les travaux du port de Québec. Il promit alors de mettre de l'argent à la disposition de la commission du port et de lui fournir l'outillage nécessaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Tout cela a été fait.

M. LAVIGUEUR: L'honorable député est-il vraiment capable de dire ce que la commission du port de Québec a accompli en

ces derniers temps? L'ancien gouvernement n'a jamais fait exécuter les améliorations qu'il avait promises à notre port. De tous les engagements sérieux que l'ancien gouvernement et le cabinet de sir Robert Borden ont pris envers la ville de Québec, je n'en sais pas un seul que l'on ait tenu. On lui avait promis des millions pour la construction de docks, de quais, d'élévateurs à grain, pour des améliorations de toute sorte.

L'hon. M. GUTHRIE: Elle a obtenu tout cela.

M. LAVIGUEUR: Elle a obtenu un élévateur, mais il est petit; la contenance est loin d'en être suffisante. Le pays tout entier profiterait de l'érection à Québec d'un élévateur d'assez forte contenance. Celle de notre élévateur est de deux ou trois millions de boisseaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De deux millions de boisseaux.

M. LAVIGUEUR: Nous devrions avoir un élévateur dont la contenance serait d'au moins dix millions de boisseaux. C'est d'ailleurs ce qu'on nous avait promis.

M. MILLAR: Combien a-t-il été déposé de grain dans cet élévateur au cours de l'année dernière?

L'hon. M. LAPOINTE: A peu près cinq millions de boisseaux.

Si nous avions les aménagements et les tarifs de marchandises voulus, afin que le grain de l'Ouest pût être transporté à Québec, si nous avions le tarif de 20 cents le boisseau qui a été promis, les affaires seraient beaucoup plus considérables et les habitants de l'Ouest économiseraient plusieurs millions. Le pays en général profiterait de ce tarif, mais quand même nous aurions le trafic, nous manquons, à l'heure actuelle, des aménagements nécessaires à ce trafic. Je suis enchanté de voir que le ministre de la Marine a inscrit, dans le budget, une somme, qui permettra d'outiller convenablement le port de Québec. Mais ce crédit lui-même n'est qu'un faible acompte de la promesse faite aux citoyens de Québec après 1911, promesse qui n'a jamais été remplie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ferai observer à l'honorable député (M. Lavigueur) qu'il se trompe en déclarant qu'il n'y a eu rien de fait. Je pense plutôt que certains sont d'avis que nous nous sommes montrés généreux à l'égard de Québec. On pensait que l'on pourrait accorder beaucoup à " la belle ville de Québec ", et nous espérions nous rendre à ses désirs dans une grande mesure. Je rappellerai à mon honorable ami que, dans ce but, nous avons dépensé $3,500,000 pour le port de Québec en 1913, $2,000,000, en 1914, et $1,491,600, en 1917.

M. LAVIGUEUR: Ce que j'ai dit est que l'on n'a rien fait pour remplir les engagements par écrit de l'ancien ministère. Il y a quelques instants, mon honorable ami (l'hon. M. Guthrie) a déclaré que Québec n'a nullement contribué aux améliorations projetées de cette ville. Je répondrai qu'elle a donné une propriété de $2,000,000 pour l'outillage convenable du port. Québec a sacrifié le marché Champlain évalué à plus de $2,000,000 et qu'a-t-elle obtenu en échange? L'ancien gouvernement a construit sur ce site une gare maritime qui est loin d'être à l'honneur de la ville et ne vaut que $25,000 ou $30,000 au plus. Sous le ministère Laurier, l'entreprise avait été accordée pour la construction d'une gare de plus d'un million sur l'emplacement du marché Champlain. A son arrivée au pouvoir, le gouvernement Borden a annulé cette entreprise, et, au lieu de nous doter du magnifique édifice projeté par sir Wilfrid Laurier, ils ont érigé ce misérable bâtiment qu'ils ont jugé assez bon pour les citoyens de Québec.

M. MILLAR: Il me semble que, durant les années de la guerre et durant notre ère de prospérité, nous avons acquis des habitudes de prodigalité. Il n'est pas facile de nous en corriger, mais au lieu de parler de millions, quand il s'agit de dépenses publiques, nous devrons nous montrer plus économes et nous contenter de milliers de dollars. Abandonnons les intérêts de clocher pour ne songer qu'au bien général. S'il faut en croire le ton du débat d'aujourd'hui, nous ne nous rendons pas compte de la gravité du problème financier que doit résoudre le Gouvernement. Je ne m'attarderai guère à répéter les observations que l'on a déjà faites, et mieux que je ne le pourrais moi-même. Je dirai cependant, en réponse à la remarque de mon honorable ami de Québec (M. Lavigueur), touchant la prétendue déclaration de sir Robert Borden, il y a quelque temps, " qu'il n'y avait rien de trop bon pour la ville de Québec " que nous vivons à une autre époque. Il s'est opéré de nombreux changements depuis le temps dont parle mon honorable collègue, et, bon gré mal gré, il faut limiter nos crédits. Plusieurs parmi nous ont cru que nous pourrions réduire

sans merci nos dépenses nationales. Mais, nous commençons à comprendre que le commerce en serait tellement bouleversé et que les désavantages en seraient si marqués, que nous ne saurions pousser les choses à l'extrême. Tout de même, il est incontestable que nous devons diminuer nos dépenses.

Il y a un point en particulier que je veux faire remarquer. Plusieurs membres de la Chambre, je crois, ainsi qu'un grand nombre de citoyens, trouvent la stagnation économiqne telle—je parle surtout de l'agriculture — qu'il suffit de prendre patience et que tout s'arrangera avant longtemps. Selon moi, on se trompe.

Jetons un regard en arrière. Plusieurs des membres qui ont fait de la culture dans l'Ouest se rappellent le temps où les prairies prêtes à être labourées se vendaient $6 l'acre, que dis-je, $2.50 l'acre. Et ces terres, qui se trouvaient aux portes mêmes de nos habitations, comptaient parmi les meilleures. Cette terre était parfaitement libre de mauvaises herbes; nous n'avions qu'à en gratter la surface pour en obtenir une récolte. Dans ces jours de prospérité, nous pouvions supporter de nombreux fardeaux, et nous en avons enduré plusieurs sans nous plaindre. Nous ne tenions guère compte de ce qu'il nous en coûtait. Nous savions que nous endurions beaucoup, mais les temps étaient prospères, et nous étions de force à le faire. Mais, voici que maintenant la terre n'est plus aussi productive qu'autrefois. Ces vingt dernières années, la production a diminué de six boisseaux par acre. Mes observations naturellement, s'appliquent à nos vastes plaines de l'Ouest. Le coût de la production est très élevé, à l'heure actuelle, et je vais vous en donner la raison en quesques mots, et vous dire pourquoi nous ne pouvons pas revenir aux conditions normales à moins d'efforts sérieux de la part du gouvernement fédéral. Pendant un certain temps, les industriels occupés à la production d'articles pour notre usage cessèrent toute concurrence, et nous avons cru tout d'abord pouvoir résister. Je ne dirai pas que ce sont les manufacturiers d'instruments aratoires qui ont inauguré ce procédé, mais je sais qu'ils ont été parmi les premiers à le faire. Permettez-moi de démontrer, par un cas concret, ce qui a eu lieu. J'ai dit à un homme qui fabriquait et vendait des chargeurs de gerbes: "cet article ne devrait pas coûter $500; il ne devrait pas coûter plus de $250". Il me répondit: "Nous ne calculons pas du tout le prix de vente d'après le prix de revient. Nous croyons que le batteur de grain trouvera qu'il vaut mieux en payer $500 que de s'en passer. C'est pourquoi nous en demandons $500". Et c'est ce qui a eu lieu dans les diverses branches de l'industrie. On s'est organisé dans ces industries, et il en a été de même dans la classe ouvrière. Lorsque ceux-ci se sont organisés et ont demandé des gages élevés, il nous est devenu impossible de continuer à payer plus longtemps ces gages excessifs. L'automne dernier, moment de stagnation économique, voici ce que firent les compagnies de prêts échus: elles ne pouvaient plus faire le recouvrement de leurs créances ou de l'intérêt. Il fallait naturellement renouveler les prêts; on le fit dans plusieurs cas, mais à 9 p. 100.

M. le PRESIDENT: Cette discussion concernant les compagnies de prêt dans l'Ouest, n'est guère pertinente à la question que nous discutons. Je comprends que mon honorable ami établit une comparaison, mais je crois qu'il la prolonge plus qu'il ne devrait faire.

M. MILLAR: Je ne voulais que citer un exemple, non pas le commenter longuement, mais tout simplement démontrer que la situation agricole est telle que, à moins d'économie de la part du Gouvernement, dans le but d'alléger le fardeau qui pèse sur le peuple canadien, à l'heure actuelle, il ne sera pas possible d'expédier du grain ou autres marchandises au port de Québec ou aucun autre port L'on a essayé d'arguer qu'il serait sage de faire quelques dépenses pour le port de Québec, pourvu que l'on puisse persuader les chemins de fer de transporter le fret dans l'est plutôt que de le laisser expédier par eau. C'est là, ce me semble, vouloir une chose déraisonnable. Les marchandises peuvent être transportées à bien meilleur marché par eau que par voie ferrée, et je ne vois pas de motif raisonnable pour qu'on les veuille transporter par chemin de fer, dans l'intérêt du port de Québec Si nous considérons que l'on a déjà dépensé environ 11 millions pour l'amélioration de ce port, et que le montant de trafic y est très peu élevé, il ne serait certainement pas sage de dépenser un autre million et demi.

On nous a parlé de la nécessité d'embranchements de chemins de fer. Il y a quelques jours, je recevais une lettre de quelques messieurs qui s'intéressent à un embranchement dont la construction est commencée depuis deux ou trois ans. On a posé les traverses, et je crois qu'une grande quantité de rails sont prêts à être

posés. Ces messieurs me disent: "Si le Gouvernement n'est pas prêt à achever les travaux en ce moment, nous, cultivateurs de ce district, aimerons les compléter nous-mêmes, et à en être payés au moyen du taux de fret sur les produits, particulièrement sur les grains transportés par le chemin de fer". Une des raisons qui militent en faveur de la construction de cet embranchement, c'est qu'une grande partie de ce grain qui à l'heure actuelle, est transportée par le Pacifique-Canadien, irait aux réseaux nationaux. Lorsque plusieurs districts auraient besoin d'argent qui rapporterait beaucoup comme aide à l'industrie fondamentale de l'agriculture, serait-il sage, je le demande, de vouloir dépenser un autre million et demi dans le port de Québec? Je ne le crois pas.

Vous penserez peut-être, monsieur le président, que je me suis éloigné de mon sujet, cependant, je n'ai guère fait perdre le temps de la Chambre en discussion. S'il en coûte $2,000 au pays, ainsi qu'on l'a calculé, pour une heure de délibérations parlementaires, je crois qu'il y a dans cette enceinte, de plus grands pécheurs que moi.

Que les villes de la province de Québec ainsi que celles du reste du pays me permettent de leur dire que leur intérêt réclame qu'elles se réunissent pour étudier le problème difficile que le Canada doit résoudre, car la réaction se fait déjà sentir. Les manufactures, de même que les chemins de fer, que dis-je? Presque toutes les industries du Canada s'en ressentent. Un instant de réflexion suffira à expliquer aux honorables députés la raison de cet état de choses. C'est en imposant à nos industries fondamentales de trop lourdes charges que leur puissance d'achat se trouve amoindrie. C'est aussi le cas des cultivateurs, et, j'imagine, d'une foule d'autres, qui depuis quelques années, ne sont pas en mesure d'acheter comme ils le faisaient autrefois. Ils ont limité leurs achats au strict nécessaire, ce qui, naturellement, a forcé les manufacturiers de fermer les portes de leurs usines. Le chômage en est la conséquence, et les chemins de fer n'ayant plus de trafic à transporter, la pauvreté s'accentue de jour en jour. Ceux qui songent à dépenser de l'argent pour des travaux publics dont on pourrait facilement retarder d'une couple d'années l'exécution devraient tenir compte de ces circonstances. Si l'on peut retarder ces travaux de quelques années encore et attendre, pour les exécuter, le rétablissement de nos industries sur un pied normal et le retour d'une prospérité relative et qu'il faille un million, deux et même trois millions pour améliorer le port de Québec, ou celui de Montréal ou même celui de Toronto—qui, en réalité, n'a pas cessé d'insister sur les demandes qu'il a déjà faites—on constatera que les agriculteurs ne seront pas les derniers à appuyer ces demandes de crédits.

Nous envisageons les choses, non pas à un point de vue étroit, mais plutôt sous leur plus vaste aspect. Nous constatons qu'une réaction s'est produite et que le retour de la prospérité, au Canada, dépend de l'encouragement qu'on donne—et qu'elles méritent, à cause de leur importance—aux industries essentielles du Canada. Je demande au Gouvernement d'étudier cette question.

L'hon. M. GUTHRIE: Quels sont les noms des commissaires du port de Québec, aujourd'hui?

L'hon. M. LAPOINTE: MM. Power, Gauvin et le général Tremblay.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans quel but le ministre a-t-il remplacé les commissaires du port de Québec?

L'hon. M. LAPOINTE: Afin de constituer une nouvelle commission dont les membres coopéreraient entre eux dans l'administration du port.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle raison portait le ministre à penser qu'il en serait autrement avec l'ancienne commission?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami sait ce qu'était l'ancienne commission du port; les documents qu'il attendait avec impatience ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils n'indiquent pas de raison.

L'hon. M. LAPOINTE: Je vais donner les raisons. Personne ne saurait m'accuser, je crois, d'être un partisan politique acharné; je pense que si l'on m'a fait quelque reproche, c'est plutôt d'être trop modéré.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais entendu personne faire ce dernier reproche.

L'hon. M. BUREAU: Le très honorable député n'est pas dans le bon milieu pour en entendre parler.

L'hon. M. LAPOINTE: Je suis d'avis, qu'on doit, autant que possible, écarter toute ingérence politique. Mais quelle était la situation là-bas? Le président de la com-

mission du port était un de mes amis personnels, un courageux soldat qui avait fait son devoir envers son pays. Malheureusement, la mort l'a frappé et c'est une tâche délicate que celle de parler de lui d'une façon ou d'une autre, mais je suis certain que mon très honorable ami ne considérera pas que je manque de respect à sa mémoire en disant qu'il était fortement attaché à mon très honorable ami et au parti qu'il dirige. C'était là son droit et je n'ai aucunement à protester à ce sujet. Mais il était le propriétaire, l'éditeur et le gérant d'un journal publié, dans la ville de Québec, sous le nom de *The Quebec Chronicle*, qui est peut-être la gazette la plus foncièrement politique de toute cette province.

L'hon. M. BUREAU: Le plus tory.

L'hon. M. LAPOINTE: Le président de la commission du port continua d'être l'éditeur, le gérant et le propriétaire de ce journal, après que le nouveau cabinet eut pris les rênes du pouvoir, et presque chaque jour, ce journal publie des articles de rédaction dirigés non seulement contre le Gouvernement, mais encore contre le ministre de la Marine en particulier. Je n'ai rien à redire à des critiques semblables venant d'un simple citoyen, mais mon très honorable ami reconnaîtra que c'était un état de choses qu'on ne pouvait tolérer. Le président de la commission du port n'est peut-être pas un fonctionnaire civil. L'eût-il été, on l'aurait immédiatement remercié de ses services pour partisannerie politique répréhensible, d'après la loi du service civil. Mais il est plus qu'un fonctionnaire civil; il l'emporte même sur un sous-ministre, parce qu'il jouit d'une plus grande latitude d'action. C'est l'administrateur du port, et il faut assurément qu'il y ait une confiance réciproque entre le ministre de la Marine et lui. Toute coopération devient impossible s'ils se méfient l'un de l'autre au point de vue politique.

Voilà pourquoi j'ai demandé sa démission, et j'ajouterai que tout le monde s'y attendait. Il n'y a eu aucune critique de la part des amis du très honorable leader à Québec. Les citoyens de Québec considèrent que la nouvelle commission est composée d'habiles hommes d'affaires. Les commissaires ont été fêtés hier soir par tous les commerçants de la ville, conservateurs aussi bien que libéraux. Mon honorable ami admettra qu'il était impossible d'agir autrement dans la circonstance. Dans tous les cas, j'ai cru bien agir; je ne pouvais pas faire autrement et je n'ai pas à m'en excuser. Si ce que j'ai fait est mal, j'avoue que je ne m'en repens aucunement et je suis prêt à supporter la conséquence de mes actes.

[L'hon. M. Lapointe.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Que reprochait-on à M. Gravel? Lui faisait-on un crime d'être lui aussi un conservateur?

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a trois ou quatre ans, quant sir David Watson fut nommé président de la commission du port de Québec, M. Pennington, un autre membre de la commission n'a pas démissionné. L'ancien gouvernement pensait, avec raison je suppose, que du moment que le président de la commission démissionnait il convenait de reconstituer complètement le bureau. Mon très honorable ami (M. Meighen) fait signe que non, mais je sais pertinemment que c'est ce qui a été fait il y a trois ans; et c'est encore ce que l'on a fait cette année. On a jugé à propos de retenir les services d'un des commissaires, le général Tremblay qui est resté. Il ne faisait pas de politique. Il n'avait pas de journal faisant la campagne contre le ministre et rien chez lui n'était sujet à critique.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'y a-t-il aucun des commissaires actuels qui soit parent du ministre?

L'hon. M. LAPOINTE: Pas le moins du monde. Mon très honorable ami a été mal informé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit que j'en avais été informé. Je juge tout autrement que lui la conduite de mon honorable ami et je ne sais pas trop si, dans la circonstance, il nous a bien découvert le fond de sa pensée.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand sir David Watson a été nommé, on demanda à l'un des membres de la commission de se retirer. Si je comprends bien, on a toujours eu l'habitude d'avoir deux Canadiens français et un protestant dans la commission et c'est à seule fin de garder deux membres canadiens français, que le troisième fut prié de se retirer. Voilà ce qu'a fait l'ancien gouvernement; il ne fut pas question de politique. Au contraire, le commissaire qui fut prié de se retirer était un des partisans du ministère. Mais voici qu'un nouveau ministère est formé; il trouve sir David Watson, qui avait servi pendant près de cinq ans en Europe, services qu'on avait reconnus en le nommant président de la commission du port. Il

remplissait très bien ses nouvelles fonctions. A côté de lui, se trouvait le général Tremblay, ayant lui aussi servi pendant la guerre et remplissant également bien ses fonctions de commissaires. Enfin, il y avait M. Gravel, représentant particulièrement dans la commission les intérêts de la côte de Lévis. Or, la première chose que fait le cabinet, c'est d'écrire à ces messieurs pour leur demander leur démission. J'ai ici une copie de la lettre adressée par le ministre sir David Watson. Elle est ainsi conçue:

MON CHER SIR DAVID WATSON:

Depuis que j'ai pris la direction du département de la Marine et des Pêcheries, j'ai étudié la ligne de conduite que d'après moi, le Gouvernement doit adopter relativement à l'administration des ports de Québec et Montréal. Pour que nous ayons, le Gouvernement et moi, la facilité de créer une administration conforme à cette ligne de conduite, les commissaires du port de Montréal ont spontanément offert leur démission.

Je n'ai pas encore demandé de correspondance à ce sujet.

Vous comprendrez certainement qu'il convient dans l'intérêt public, d'adopter la même attitude relativement au port de Québec. C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien me remettre votre démission comme président de la Commission du port de Québec, afin que le Gouvernement puisse, dans le plus bref délai possible, organiser un service dans le sens déjà indiqué. J'adresse la même demande aux autres membres de la commission.

On demanda aussi la démission du général Tremblay et de M. Gravel. J'ai ici la réponse qui fut envoyée au ministre par sir David Watson.

On remarquera que le ministre demandait la démission de ces messieurs afin que le Gouvernement puisse nommer des commissaires sympathique à la ligne de conduite que le Gouvernement entend suivre au port de Québec, mais sans savoir si, oui ou non, sir David Watson était favorable à cette ligne de conduite. C'est ce que le ministre dit dans sa lettre. Sans même laisser entendre à sir David Watson ce qu'était la politique du Gouvernement — et je suppose qu'on nous l'apprend maintenant — le ministre présume qu'il y est opposé et, de ce chef, demande la mise à pied du plus brave officier qui ait jamais servi ce pays ou un autre pays. Je vais lire la réponse de sir David Watson et je laisse à la Chambre le soin de décider qui a le mieux raisonné dans la circonstance:

QUÉBEC, 10 février 1922.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de la vôtre du 7 courant dans laquelle vous me demandez d'envoyer ma démission comme président de la commission du port de Québec et je vois aussi que vous envoyez une lettre analogue aux autres membres de la commission.

Vous dites que vous avez étudié la ligne de conduite qui, selon votre jugement, devrait être adoptée par le Gouvernement relativement à l'administration des ports de Montréal et Québec, et vous faites observer qu'afin de donner main libre au Gouvernement et à vous-même pour créer une administration en sympathie avec cette politique publique, les anciens commissaires du port de Québec ont volontairement offert leur démission.

Mais quand vous vous dites sûr que je conviendrai que l'adoption d'une politique semblable au sujet du port de Québec est éminemment souhaitable dans l'intérêt public, je ne puis m'accorder avec vous. Etant donné que vous ne m'avez jamais renseigné sur la nature de cette politique qui, selon vous, devrait être adoptée pour le port de Québec et que vous n'avez nullement essayé de connaître mes vues à ce sujet, je ne puis pas comprendre de quel droit vous présumez d'avance que mon administration ne serait pas en complète sympathie avec la politique publique à laquelle vous faites allusion.

Je serais surpris, et les citoyens de Québec le seraient aussi, si vous aviez en vue toute autre politique que celle d'obtenir le plus grand commerce possible pour le port, sans nuire pour cela aux autres ports canadiens, et d'administrer ses affaires en général avec efficacité et économie. Je suis et j'ai toujours été sympathique à une politique de ce genre, et pour le prouver je puis faire observer qu'avant ma nomination, la commission du port de Québec a subi des déficits tous les ans à cause du manque de commerce dans le port. Depuis le commencement de mon administration, néanmoins, ce déficit s'est transformé en surplus comme le prouve cet extrait du rapport de l'auditeur officiel qui m'a été remis la semaine passée:

"L'état du revenu indique une amélioration sensible sur la période précédente, le déficit brut de $65,221.96 de l'an dernier s'étant changé cette année en un surplus de $52,020.74, ce qui montre une amélioration de $117,242.70.

"Les frais d'exploitation ont été réduits de $387,619 à $335,303, un gain de $52,316. Tous les articles indiquent une réduction, sauf les élévateurs pour lesquels les frais d'exploitation ont augmenté de $22,322, le tout indiquant une amélioration de $71,120 dans les revenus.

J'ai été nommé à la présidence de la commission du port en 1920, non à cause de services rendus à l'ancien gouvernement ou parce que j'étais sympathique à sa politique—en ce qui regarde le port, j'ai toujours insisté sur ses besoins et ses droits—mais pour la même raison que mon collègue, le brigadier général Tremblay: en reconnaissance de cinq ans de services continue en France, dans les intérêts du peuple canadien.

A ce sujet, je dois ajouter que je ne puis approuver votre manière de traiter les soldats démobilisés—votre manière de traiter le brigadier général Tremblay et moi-même en est un exemple—et je n'approuve pas davantage votre manière d'agir si elle n'a pas pour but les mêmes résultats satisfaisants que j'ai déjà pu obtenir et qu'on constate au rapport de l'auditeur cité plus haut.

Mais, par dessus tout je ne désire nullement, et il me serait impossible d'agir autrement, je ne désire nullement coopérer avec une administration dont la ligne de conduite, d'après votre lettre, semble tellement s'écarter des principes de la justice et de l'honneur et, ainsi que vous

me le demandez, je vous envoie ma démission par les présentes, cette démission devant prendre effet à la fin du mois.

Votre dévoué,

D. WATSON,

Major général R.O., ancien commandant de la 4ème division canadienne.

Le brigadier général Tremblay a aussi donné sa démission. J'ignore ce qui s'est passé entre lui et le ministre, mais le brigadier, étant un libéral constant nommé par l'ancien gouvernement, a été nommé de nouveau par le gouvernement actuel. On a aussi demandé la démission de M. Gravel, qui avait été nommé pour représenter les intérêts du port de Lévis. Cette démission a été acceptée et il a résigné ses fonctions.

D'après mon honorable ami, le crime de sir David Watson est d'avoir été propriétaire de la *Quebec Chronicle*. Il est vrai qu'il en est le principal actionnaire. Il est vrai que ce journal a appuyé l'ancien gouvernement et a toujours appuyé le parti libéral-conservateur. Je voudrais savoir si le fait d'avoir la majorité du capital-actions ou le contrôle d'un journal appuyant l'ancien gouvernement peut empêcher un fonctionnaire d'être commissaire du port sous le gouvernement actuel. Est-ce que le ministre m'a adressé la parole?

L'hon. M. LAPOINTE: Je disais à notre collègue de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) que sir David Watson ne possédait pas seulement la majorité des actions, mais qu'il était aussi l'administrateur général du journal. Celui-ci était publié sous sa direction personneelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand même il était l'administrateur du journal, cela était-il incompatible avec ses fonctions de commissaire du port? Les faits établissent le contraire. Il s'est acquitté de ses fonctions de commissaire mieux que n'importe qui avant lui.

M. JACOBS: Il avait encore pour fonction d'attaquer le Gouvernement tous les matins dans son journal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Des quatre ou cinq journaux publiés à Québec un seul était resté partisan du ministère précédent. Les amis du Gouvernement actuel se sont mis à acheter tous les journaux qui lui étaient hostiles.

M. JACOBS: Nommez-les.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je mentionnerai l'*Evénement*, sans aller plus loin.

L'hon. M. LAPOINTE: Que ceux qui sont dans le secret le disent.

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand on ne pouvait pas acheter, on menaçait. L'homme qui possédait la majorité des actions dans la seule feuille restée au parti conservateur à Québec fut menacé de révocation par le ministre de la Marine, et cet homme avait avec distinction commandé pendant quatre ans au front la 4e division de l'armée canadienne! Quelle faute a-t-on reprochée à M. Gravel? Aucune, que je sache, excepté qu'il occupait une charge dans laquelle le ministre de la Marine désirait caser un de ces amis.

Tous les arguments avancés par le ministre cet après-midi peuvent s'appliquer aux actes de favoritisme les plus scandaleux qui se soient commis dans ce pays; tous peuvent être justifiés par ces mêmes arguments. Le favoritisme est toujours néfaste, j'en conviens, mais je sais que le ministre voudrait bien le rétablir; et le favoritisme qui s'exerce au détriment d'anciens combattants qui ont rempli avec honneur des charges de l'Etat est le pire de tous.

Ce n'est pas le seul cas d'ingérence politique qui s'est produit. Le Feuilleton contient des questions pour obtenir des renseignements sur une foule de cas semblables dans tout le pays. Celui-ci dépasse tous les autres en ce qu'il nous apprend la révocation de fonctionnaires pour des motifs absolument condamnables, et je suis étonné que le ministre les invoque cet après-midi. Il ne pouvait espérer que sir David Watson changeât l'orientation politique de son journal qui circulait parmi les partisans des idées que ce dernier défendait. Sir David Watson ne prenait pas de part active dans la direction du *Quebec Chronicle*. Il s'acquitta de ses fonctions de commissaire du port avec la même ponctualité avec laquelle il avait rempli en France les lourds devoirs de commandant de la 4e division. Sir David Watson méritait d'être mieux traité par le Gouvernement, et il est probable qu'il eût reçu un meilleur traitement de la part d'un ennemi généreux. Dans une lettre que m'adressa un de ses amis on m'assure que sir David Watson fut particulièrement affecté par de pareils procédés qu'il estima injustes et cruels. Je cite la phrase finale de cette lettre.

Je n'exagère pas en disant que ce que les Huns n'ont pu faire, les libéraux s'en sont chargés: ils l'ont tué.

L'hon. MACKENZIE KING: Quel est l'auteur de cette lettre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Un ami intime de feu sir David Watson.

L'hon. MACKENZIE KING: Quel est son nom?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pourrai vous dire son nom privément, si vous le désirez.

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député devrait faire connaître à la Chambre le nom de cet homme.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demanderai à l'auteur de la lettre de m'autoriser à publier son nom.

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député ne peut lire le texte d'une lettre dans cette Assemblée sans s'être mis en mesure de publier le nom de l'auteur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas membre du Gouvernement. Un ministre qui donne lecture d'une lettre à la Chambre est obligé de la déposer à l'appui de sa déclaration.

L'hon. MACKENZIE KING: L'honorable député est chef de parti; il a une responsabilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le chef du Gouvernement peut me citer un article du règlement s'appliquant au cas actuel, je m'y conformerai.

L'hon. MACKENZIE KING: Il y a des règles de simple courtoisie que mon très honorable ami devrait connaître.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable premier ministre ferait mieux d'enseigner ces règles à ses partisans.

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'ai pas à me plaindre de ce que mon honorable ami a fait ou dit; il est resté lui-même, absolument. Il ne peut pas m'entraîner à dire quoi que ce soit contre feu sir David Watson. Le comité comprend combien le sujet est délicat dans les circonstances, aussi je me bornerai à répéter encore une fois qu'aucun ministre de la Couronne à quelque parti qu'il appartienne ne peut comme chef d'un département coopérer avec un sous-ministre ou le président d'une commission placée sous sa juridiction quand ces administrateurs s'attaquent l'un l'autre chaque matin dans les journaux politiquement ou autrement. C'eût été simplement de la stupidité d'agir autrement et si je me trouvais encore dans la même situation, j'agirais exactement comme je l'ai fait.

Mon très honorable ami avec sa manière insinuante, dit qu'il ne sait rien au sujet des commissaires de Montréal parce qu'il n'a pas encore demandé la correspondance. Permettez-moi de lui dire qu'aussitôt après que le Gouvernement est entré en fonctions, les commissaires du port de Montréal ont envoyé leurs démissions. Ils l'ont fait d'une façon très courtoise, et ils ont fait un bienveillant accueil aux commissaires nommés par le Gouvernement.

L'hon. M. MARCIL: Le président de cette commission n'avait-il pas démissionné auparavant pour devenir candidat dans Saint-Antoine?

L'hon. M. LAPOINTE: Le président avait démissionné pour devenir un candidat de mon très honorable ami dans Saint-Antoine et les deux autres commissaires démissionnèrent aussitôt que le Gouvernement est entré en fonctions. La *Gazette* de Montréal qui est un organe respectable de mon très honorable ami et qui a toujours été un journal conservateur, a eu quelque choses à dire à ce sujet. La *Gazette* ne partage certainement pas l'opinion de mon très honorable ami sur la coopération qui devrait exister entre le Gouvernement et le ministre de la Marine et des Pêcheries et la commission d'un port quelconque. Voici ce que la *Gazette* de Montréal a dit en rédaction dans son numéro du 1er février. C'est intitulé "La commission du port" et elle applaudit aux nominations faites par le Gouvernement:

> Les fonctions de commissaires du port ont toujours été politiques en ce sens que ceux qui les occupent entrent et s'en vont avec les changements de gouvernements à Ottawa, et en raison des relations intimes qui existent entre le port et le Gouvernement, il ne peut y avoir d'objection à cela. Montréal est le port national du Canada. Les conditions physiques l'ont déterminé ainsi et il est d'intérêt non pas local mais national que le port se développe et soit administré avec compétence. Pour avoir le développement progressif, il est désirable que la commission du port soit *persona grata* au ministère d'Ottawa et personne ne s'en rend mieux compte que les commissaires qui ont démissionné récemment après une période de progrès exceptionnel et de bon service.

Je n'irais pas aussi loin que la *Gazette* de Montréal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ni moi non plus.

L'hon. M. LAPOINTE: Mais je maintiens encore que lorsque le président de la commission d'un port et non seulement un violent partisan politique mais prend une part active à la lutte politique; quand il publie un journal qui attaque chaque matin le Gouvernement et le ministre de la Marine et des Pêcheries sous l'autorité de qui il est censé agir—c'est un état de choses

que personne dans cette Chambre et personne dans le pays ne voudrait tolérer, et l'endurer davantage eût été injuste pour moi comme pour le poste que j'occupe.

L'hon. M. MARCIL (Bonaventure): Je ne veux pas attaquer les commissaires actuels du port de Québec, mais j'estime que le très honorable chef de l'opposition pourrait se plaindre s'il était dans ma position. La première nomination faite par la nouvelle commission du port a été celle du capitaine Ambroise Landry comme maître du port de Québec. Le capitaine Landry est l'homme qui a voulu se présenter contre moi il y a quatre ans dans le comté de Bonaventure. Il a même été candidat; sa mise en nomination était prête, mais il a été écarté par le comité de Québec qui a mis à sa place M. Philippe Furois. Je pense que la commission du port de Québec doit avoir des idées très libérales quand elle nomme comme maître du port un homme qui consentait à être candidat conservateur dans la circonscription.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas commissaire.

L'hon. M. MARCIL (Bonaventure): Non, mais il agit sous les ordres des commissaires nommés par le ministre actuel.

M. JACOBS: Les commissaires du port de Québec l'ont peut-être choisi afin que l'honorable député n'ait pas d'opposition à la prochaine élection.

M. CHURCH: Les questions que posent les honorables députés de la gauche ne constituent nullement des objections aux crédits consacrés au développement de nos ports nationaux. Nous tenons simplement à nous renseigner, étant donné que les représentants n'ont pas été invités à faire le voyage de Québec l'autre jour. Pour ma part, je n'ai pas reçu d'invitation. Cette résolution a été inscrite au Feuilleton le 24 mars dernier. Elle a été appelée à maintes reprises, mais le Gouvernement s'est abstenu de la mettre sur le tapis tant que certains députés n'ont pas été visiter et inspecter les améliorations effectuées dans le port de Québec. Je suis content que mes collègues aient fait le voyage puisque voir c'est croire, et cette axiome s'applique aux perfectionnements des ports aussi bien qu'à toute autre chose. Si vous désirez vous renseigner touchant le développement d'un port, vous devez le visiter. Loin de moi l'idée de blâmer le ministre, à son titre de représentant de la province pour l'intérêt qu'il porte au port de Québec. Il a affirmé que si certaines gens de la province de Québec sont affamées, au moins ils ne souffrent pas de la soif. Je répondrai au ministre qu'il doit nécessairement souffrir de la faim et de la soif, puisqu'il procède par voie de résolution au lieu de courir la chance en inscrivant un crédit à cette fin au budget principal. La résolution est datée du 24 mars dernier, et cependant, le ministre s'est abstenu de la mettre en discussion tant que mes honorables ami du groupe progressiste n'eurent pas fait la visite du port de Québec, samedi dernier. Je n'ai pas eu l'honneur d'une invitation de sorte que je puis répondre au ministre que j'ignore les affres et de la faim et de la soif.

Quelques VOIX: Règlement.

M. CHURCH: A mon sens, monsieur le président, la politique a joué un trop grand rôle relativement au développement du port de Québec, depuis la confédération. J'ai sous la main en ce moment un tableau préparé ces jours derniers en réponse à une question et où je relève certain chiffres ainsi que les sommes globales déboursées pour le développement des divers ports du Canada. On a plutôt tenu compte, je le répète, du côté politique que du côté des affaires dans l'amélioration de nos ports nationaux; or, cette ingérence politique à ce sujet, jointe à l'absence de tout système pratique, a coûté des millions de dollars au pays. Il est exact que dans des ports comme ceux de Québec et de Montréal, des installations de tête sont nécessaires afin de faire face à l'augmentation du volume du trafic; cependant, je me demande comment il se fait qu'on pourvoit à l'assistance de certains ports par voie de résolution alors que d'autres ne peuvent que compter sur le sort incertain d'une inscription au budget principal? Pour ne citer qu'un exemple, voici le port de Victoria, C.-A., qui a absolument besoin d'un bassin de radoub et d'installations de gare maritime; qu'est-ce que le Gouvernement a l'intention de faire à ce sujet? Se propose-t-il de faire quelque chose pour Halifax, Saint-Jean, Toronto, Hamilton et nombre d'autres endroits qui ont absolument besoin d'installations de tête de ligne convenables et qui ne pensent les obtenir? J'insiste donc pour que tous nos ports nationaux soient traités sur un pied d'égalité. Je ne blâme pas le ministre pour ce qui s'est fait par le passé, car il est entré en fonctions depuis quelques mois à peine. Je ne vois pas toutefois, pour quelles raisons

on a changé le personnel de la commission du port à Québec et à Montréal. Du moment que nous tenons à ce que les affaires d'un port soient gérées avec habileté et à obtenir des résultats proportionnés aux sommes que nous déboursons, il est nécessaire de maintenir en fonctions le personnel tout entier, fonctionnaires, ingénieurs, administrateurs, commissaires et de continuer les méthodes financières en vigueur. Les affaires d'un port doivent être gérées d'une façon pratique. Sous le régime en vigueur, les administrateurs sont révoqués de leurs fonctions chaque fois que le gouvernement change, au lieu de nommer des commissaires permanents pour gérer les affaires de nos ports suivant des méthodes pratiques. Une commission permanente serait en meilleure posture pour décider quels sont les creusages à effectuer cette année, le nombre des hangars d'immigration et d'élévateurs à ériger, pour déterminer quels seront les revenus probables du port et dans quelle proportion il est possible d'augmenter le volume du trafic.

M. MARTELL: Est-ce que les commissaires des ports de Québec et de Montréal n'ont pas été révoqués de leurs fonctions après les élections de 1911? Le Gouvernement de l'époque a destitué tous les libéraux qu'il a pu atteindre.

M. CHURCH: Ni le passé ni la politique ne m'intéressent au même point de vue que l'honorable député qui fait de la politique de parti du matin au soir. Cet aspect de problème ne m'intéresse pas du tout. Je n'ai cure de ce qui s'est produit par le passé. Occupons-nous de l'avenir. Essayons d'obtenir des résultats proportionnés aux sommes que le ministre se propose de débourser. Qu'est-ce que le ministre entend par l'outillage du port? D'après l'état que j'ai en mains et en comparant les chiffres, je me rends compte que de faibles sommes ont été consacrées à l'amélioration du port de Québec, au cours des années où l'immigration battait son plein au pays. Bien que le Canada ait reçu un grand nombre d'immigrants en 1895-1896, on n'a déboursé que $8,000 pour le port de Québec. Une autre somme de $6,000 fut dépensée aux mêmes fins au cours des deux années qui suivirent. En 1910-1911, les sommes déboursées atteignirent le chiffre de $392,000 pour passer à $529,000 en 1911-1912, et à $497,000, en 1914. Sur la somme totale de $11,000,000 qui fut dépensée dans le port de Québec, $5,500,000 le furent durant la période comprise entre 1914 et 1918, c'est-à-dire pendant la guerre. Cependant, pendant toute la durée de la guerre, le port de Québec fut en mesure de faire face à l'énorme volume du trafic, aux besoins de l'immigration et de la navigation, aux exportations de même qu'aux importations, et cela à peu de frais.

Je voudrais que tous les ports de ce pays fussent également bien traités. Si l'honorable ministre est disposé à en faire autant pour d'autres ports qui ont un aussi pressant besoin d'outillage et de commodités, tant mieux. Plus d'une localité aurait besoin d'aménagements de tête de ligne, mais il lui faudrait les payer, ce qui réduirait d'autant l'avantage de les posséder. Il en est ainsi des dépenses pour commodités postales. Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable ministre mette le port de Québec en état de répondre aux exigences croissantes de l'immigration, du transport et du commerce en général; mais le Gouvernement ferait preuve de sagesse en traitant également bien certains autres ports du pays.

L'hon. M. LAPOINTE: Je le répète encore une fois à mon honorable ami de Toronto, la seule raison pour laquelle nous procédons, dans le cas présent, par voie de législation, c'est que la loi le veut ainsi. Il serait beaucoup plus facile d'inscrire un crédit au budget, comme pour le cas de Toronto, que de présenter un projet de loi sujet à un minutieux examen de la part de la Chambre. Mais la loi nous dicte ce mode de procéder, et c'est la seule raison pour laquelle nous procédons ainsi. La discussion qui a eu lieu provient surtout d'une méprise. Il m'a fait plaisir d'entendre plus d'un député parler du magnifique port de Québec et déclarer qu'il possède toutes les installations requises. Ces paroles, prononcées au Parlement du Canada, constituent en faveur de ce port une réclame dont je suis fier. Je dois faire remarquer encore une fois aux membres du comité que ces avances ne sont pas destinées à ajouter aux installations actuelles du port. Contrairement à ce qu'a prétendu il y a quelque temps mon honorable ami qui siège de l'autre côté de la Chambre, elles n'ont pas pour objet d'améliorer le port mais simplement d'y entretenir les aménagements qu'il possède déjà, et ces derniers sont requis pour maintenir l'outillage actuel en bon état. Je ferais peut-être mieux de lire quelques-uns des item au sujet desquels on devra dépenser l'argent demandé par ce projet de résolution.

Le montant relatif au premier item est destiné à payer, pour trois saisons, les frais d'opération de la drague à godets des commissaires. Le dragage à être fait durant cette période va consister à élargir l'entrée du bassin de la rivière Saint-Charles, à élargir le bassin suivant des lignes uniformes et enlever les matières accumulées aux diverses places d'amarrage, afin de maintenir l'eau à la profondeur régulière de 35 pieds à marée basse. Il y a un autre item de $25,000 destiné à payer le coût des changements et modifications mécaniques à apporter à l'élévateur à grain numéro 2, afin d'augmenter l'efficacité des opérations. Le grain envoyé à Québec l'année dernière y est tout arrivé en même temps et les hommes ont dû travailler nuit et jour. On a jugé qu'il fallait certains changements pour faciliter le travail et rendre les opérations plus efficaces. Il est ensuite demandé $18,000 pour un nouveau plancher à la remise numéro 26, l'ancien plancher étant assez usé pour rendre le voiturage des effets difficile et coûteux. Une somme de $20,598 est aussi requise pour payer le coût d'un plancher en bois bouveté de 2 pouces et demi, pour la remise numéro 19 et afin de revêtir de béton la façade du môle et le dessus du quai situé à l'extrémité est de la remise. Ce travail est devenu nécessaire parce que le plancher de la remise et du quai est usé et a besoin d'être renouvelé.

Pour le revêtement du brise-glace il est demandé $53,470. Cette somme est destinée à la reconstruction de la partie de l'ancien brise-glace qui fait face à la rivière, sur une longueur de 880 pieds. Ce travail est devenu nécessaire parce que les poutres du quai, de l'eau basse au couronnement, se sont détériorées et ne peuvent plus retenir le remplage dans le quai. On demande ensuite $20,000 pour payer le coût de certains changements et de certaines additions aux fondations de la remise numéro 29, travail rendu nécessaire par les inégalités provenant de la diversité de profondeur du remplage en sable sur lequel la remise fut construite. On demande aussi $30,000 pour continuer le rétablissement du long quai de Indian-Cove, endommagé par les inondations. Ce travail a déjà été approuvé et la valeur en a été estimée à $53,900. On demande en outre $4,800 pour six nouvelles défenses flottantes, qui sont requises pour la protection des navires amarrés à la jetée numéro 1. Mon honorable ami tient-il que je fasse lecture de tous les item?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce serait aussi bien.

[L'hon. M. Lapointe.]

L'hon. M. LAPOINTE: Il faut six mille dollars pour peinturer les ouvrages en fer, exposés à l'air, de l'extérieur des réservoir à grain donnant sur le quai, ouvrages qui n'ont pas été peinturés depuis qu'ils sont établis et qui se sont détériorés faute de peinture.

Pour les frais d'installation des machines et des canalisations électriques dans le transbordeur de grain, charpente d'acier qui a été complétée l'an dernier et qui est maintenant prête à recevoir les machines, une somme de cinq mille dollars est nécessaire.

Une autre somme de $2,520 est demandée pour la pose d'un pavage en béton, afin de remplacer le présent planchéiage, qui est vermoulu, dans l'espace qui sépare les remises 18 et 26 le long du quai.

On exige quinze mille dollars pour la pose de nouvelles voies ferrées qui desserviront l'extrémité ouest de la jetée.

Il faut aussi $113,191 pour la construction d'une défense fixe sur une distance de 300 pieds du côté du large, le long de la jetée n° 1, à la place d'amarrage de la remise 26. Cette défense remplacera les présentes défenses flottantes de cette partie du bord de l'eau, et elle empêchera les bateaux qui s'y trouveront amarrés de heurter le quai, ce que font actuellement les défenses flottantes, sauf dans le cas des grosses bourrasques soulevées par les vents de l'est, alors qu'elles peuvent se déplacer ou être emportées, ce qui permettrait aux bateaux de donner contre le quai et les exposerait à des avaries. C'est pour prévenir cette éventualité et rendre l'amarrrage aussi sûr que possible en toutes circonstances qu'on a jugé à propos de remplacer les défenses flottantes par une défense fixe, assez longue pour protéger un bateau. Puis:

Les commissaires ont conclu un arrangement avec une compagnie pour la construction d'une citerne à pétrole destinée à approvisionner les vaisseaux mouillés dans les bassins Louise. Cette somme servira à payer la pose de la tuyauterie, des soupapes et autres appareils nécessaires par achèvement de l'installation.

Les commissaires ont déjà passé un marché avec cette compagnie et la somme qu'ils en recevront sera plus que suffisante pour le service des intérêts et la dépense de cette entreprise.

Fondation des tours à charbon, $17,572.

Cette somme servira à payer le remplacement des fondations des tours à charbon dans l'espace loué de la Canadian Import Company sur les bords de la rivière Saint-Charles. On a aussi prolongé un marché aux termes duquel les commissaires posent de semblables fondations aux mêmes fins près du bassin flottant.

Cette somme est destinée à la construction de jetées de direction à l'entrée des quais de la rivière Saint-Charles afin de protéger les vaisseaux contre le banc de sable du côté nord des ouvrages d'approche, et de rendre facile et sûre la navigation dans cette partie des docks.

Débarcadère et passage par-dessus aux remises nos 25 et 26, $30,000.

Mon honorable ami s'apercevra que cette dépense ne doit pas servir à de nouvelles installations pour le port, mais à maintenir celui-ci et les présents ouvrages en bon état.

M. LADNER: J'ai une question à faire. Il se trouve que je suis l'un des heureux mortels qui, la semaine dernière, ont reçu l'hospitalité de la ville et de la commission du port de Québec. Ma seule déception provient de ce que, avant que la question des améliorations du port fût venue sur le tapis, nous, citoyens de Vancouver, n'avons pas reçu la visite de nos amis de l'Est, car il y aurait eu deux projets de résolution, au lieu d'un.

Voici maintenant ce que je me demande. Je crois savoir qu'il y a eu beaucoup de négociations et que plusieurs représentations ont été faites au ministère au sujet du port de Vancouver. Je suis l'un des représentants de la circonscription, et je puis dire qu'il existe présentement un besoin réel de facilités de quaiage, car les gros vaisseaux sont obligés de se rendre à Seattle. Le ministère consent-il à parachever le bassin de radoub qui a été commencé à Vancouver?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami doit comprendre que je ne suis pas autorisé à traiter ce sujet. Le ministre des Travaux publics en sait peut-être plus long que moi. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami c'est qu'il s'exécute actuellement des travaux dans le port de Vancouver.

M. LADNER: Je parle du bassin de radoub.

L'hon. M. LAPOINTE: Et moi, des travaux qui se font sous la direction de la commission du port et qui ont été entrepris grâce à une somme que le Parlement a avancée et qui n'est pas encore entièrement dépensée. Il reste plus de deux millions à dépenser dans le port de Vancouver, et me permettra-t-on de dire ceci? Bien qu'un député ait affirmé que Vancouver paie l'intérêt sur la somme avancée, l'Etat n'a pas jusqu'à présent eu l'heur de recevoir une partie de cet intérêt. Je suis sûr, toutefois, que Vancouver se suffira à elle-même avant longtemps, vu les grandes facilités qu'on y trouve.

M. LADNER: Ma question portait principalement sur le bassin de radoub.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne puis rien promettre à cet égard.

M. LADNER: J'apprendrai à mon honorable ami que j'ai fait la même question au ministre des Travaux publics et que ce dernier a trouvé un prétexte pour ne me point donner de réponse.

L'hon M. LAPOINTE: Je comprends.

M. LADNER: J'attendrai donc une autre occasion pour tâcher d'obtenir qu'on réponde à ma question.

L'hon. M. LAPOINTE: J'essaierai de me procurer le renseignement pour l'honorable député.

M. CLARK: Quels travaux fera-t-on executer à Vancouver dans le cours de l'année prochaine à l'aide des deux millions dont le ministre a parlé?

L'hon. M. LAPOINTE: Il va falloir terminer la jetée Ballantyne.

M. CLARK: N'est-il pas d'usage de consulter les commissaires du port tous les ans au sujet des travaux que l'on projette de faire exécuter dans le cours de l'été?

L'hon. M. LAPOINTE: Les travaux relèvent entièrement de la commission du port. Elle est tenue, il va sans dire de faire approuver par le Gouverneur en conseil les divers projets qu'elle décide de mettre à exécution; mais c'est elle et non le ministère qui a la direction des travaux.

M. CLARK: Cette année, n'a-t-elle pas soumis de projet au Gouverneur en conseil?

L'hon. M. LAPOINTE: Pas relativement aux travaux à être exécutés cette année.

M. CLARK: Autrement dit, le Gouvernement, à l'heure actuelle, n'est saisi d'aucun projet à l'égard duquel il n'a pas encore pris de décision?

L'hon. M. LAPOINTE: D'aucun projet se rapportant à de nouveaux ouvrages, mais, je le répète, il reste encore deux millions de dollars à dépenser là. Toutes les avances doivent être autorisées par le Gouverneur en conseil, et chaque ouvrage à être exécuté à l'aide de cet argent doit être approuvé par nos ingénieurs aussi bien que par le Gouvernement.

M. CLARK: A-t-on soumis au ministre ou au Gouvernement de nouveaux projets se rapportant à des travaux qu'on vou-

drait faire exécuter à la tête de ligne et au raccordement avec Vancouver-Nord?

L'hon. M. LAPOINTE: On en a soumis quelques années il y a déjà assez longtemps, mais pas cette année.

M. CLARK: Le Gouvernement a-t-il pris une décision à leur égard?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

M. CLARK: En est-il encore saisi?

L'hon. M. LAPOINTE: Ils sont peut-être encore au ministère, mais je n'ai pas eu l'occasion de les examiner. Si l'honorable député y tient, j'irai aux informations là-dessus.

M. GOOD: Quelle partie de cette somme de $1,500,000 faudra-t-il, à l'avis du ministre, consacrer cette année aux travaux d'entretien—non pas à de nouveaux ouvrages?

L'hon. M. LAPOINTE: Cette somme, je l'ai déjà dit, ne sera pas entièrement dépensée cette année.

M. GOOD: Quelle partie en emploiera-t-on?

L'hon. M. LAPOINTE: Peut-être le tiers. Cette mesure législative a pour objet d'autoriser le ministère à faire des avances aux commissaires du port pour les ouvrages qu'ils désirent faire exécuter. Ces ouvrages doivent être préalablement approuvés par le Gouverneur en conseil, mais il se peut qu'ils ne soient pas exécutés avant deux, trois, quatre ou même cinq ans.

M. GOOD: Alors, à quoi bon autoriser une aussi forte dépense si elle ne doit pas se faire cette année?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami doit se rendre compte qu'en venant chaque année le prier de rendre des lois du genre de celle-ci, on ferait perdre beaucoup de temps précieux aux législateurs.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me demande si le ministre est toujours d'avis qu'il y a lieu d'octroyer cette somme-là. Je lui ferait observer en premier lieu que son projet embrasse de nouveaux ouvrages,—peu, si l'on veut, mais il en embrasse quand même; en second lieu, jamais une commission de port n'a été appelée à solder le coût d'ouvrages revêtant un caractère commercial. Prenons comme exemple les installations pour le charbon. A Montréal, ces installations ont été faites aux frais personnels des commissaires qui en tirent un certain revenu. Il en est de même des installations pour les huiles. Je ne vois rien qui oblige la commission du port de Québec de faire de tels frais.

Cependant, je demanderai sérieusement à mon honorable ami s'il trouve de bonne politique que le Gouvernement émette des obligations pour aucune des fins mentionnées? Son explication ne donne que plus de force aux observations déjà faites sur la situation des commissaires du port de Québec. Ils doivent au pays ces millions en arrérages d'intérêt. Bien entendu, c'est un placement, comme le sait mon honorable ami, parce que l'argent ne pourrait être avancé que de cette façon. C'est à cette intention qu'il est avancé, et c'est ce qu'il est effectivement, tout comme s'il s'agissait de Montréal ou de Vancouver. Mais en plus de ces pertes énormes, nous voyons que les commissaires de ce port font si peu d'affaires qu'ils ne peuvent tenir leurs bâtiments en peinture. Sans doute, il est temps qu'ils cessent d'émettre des obligations pour aucune de ces fins.

M. WOODSWORTH: Est-ce que cette clause relative au salaire normal est insérée dans toutes les adjudications d'entreprises par la commission?

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai déjà dit que je verrai à ce que la commission du port l'insère. Je suis en faveur de l'insertion de cet article dans tous les marchés relatifs à des travaux subventionnés.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Quand a été voté le dernier crédit pour ce port?

L'hon. M. LAPOINTE: En 1917, il y a cinq ans.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que l'honorable député fait erreur; ce n'est pas la date de la loi. Mon honorable ami n'a pas parlé de la loi, mais de la date de l'adoption du dernier crédit.

L'hon. M. LAPOINTE: L'argent a été payé de temps à autre depuis 1917. On ne peut plus avancer d'argent maintenant, en vertu de la loi.

M. CLARK: Le ministre dit-il qu'il n'y a pas eu de crédits de votés pour le port de 1919 à 1921?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré que la dernière loi accordant des avances au port a été adoptée en 1917.

L'hon. M. CRERAR: Il n'y a pas eu de crédits depuis.

M. CLARK: Le crédit de 1916-1917 était de $1,532,244.33; celui de 1917-1918, de $1,121,413.40; celui de 1918-1919 de $875,503.72; celui de 1919-1920 de $258,276.09; celui de 1920-1921 de $181,877.89, soit un total de $9,573,085.97, de 1896 à 1921, comparativement à $5,151,867.65 pour le port de Montréal, et de $4,415,860.64 pour celui de Vancouver.

L'hon. M. LAPOINTE: Tous ces crédits font partie de la loi.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 2e fois et adopté.)

1re LECTURE

D'un projet de loi, (bill n° 78), déposé par l'honorable Ernest Lapointe, tendant à accorder de nouvelles avances aux commissaires du port de Québec.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

D'un projet de loi concernant la compagnie du pont de la rivière Niagara.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi, (bill n° 61), déposé par l'honorable sir Henry Drayton, concernant la compagnie du pont de la rivière Niagara.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Voici un projet de loi assez important et l'honorable député de York-Sud (sir Henry Drayton) n'est pas à son siège. Je ne connais rien de ce projet et j'ignore si l'on y est opposé. Il se rapporte à un pont international que sont à construire deux compagnies, dont l'une est autorisée par l'Etat de New-York, et l'autre par la province d'Ontario ou peut-être par le Dominion. Il se peut que ce projet de loi empiète sur certains pouvoirs provinciaux, mais je l'ignore.

L'hon. H. H. STEVENS: Ne devrait-il pas être renvoyé au comité des chemins de fer? C'est là où il convient de l'examiner.

L'hon. M. GRAHAM: Le principe du projet est bon, et je consens parfaitement à son renvoi au comité des chemins de fer, pourvu qu'il soit entendu que nous n'en approuvons pas les dispositions, parce que je ne les comprends pas encore complètement.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 2e fois.)

Le projet est renvoyé au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 63 (Q), émanant du Sénat, tendant à faire droit à Ethel Turner;

Le 2e (bill n° 64) (R), du Sénat, tendant à faire droit à Walter Michie Anderson;

Le 3e (bill n° 65) (S), du Sénat, tendant à faire droit à Mary Elizabeth Fredenburg;

Le 4e (bill n° 66) (T), du Sénat, tendant à faire droit à Sheriff Elwin Robinson;

Le 5e (bill n° 67) (U), du Sénat, tendant à faire droit à Rhoda Renfrew McFarlane Brown;

Le 6e (bill n° 68), déposé par M. Macdonald, tendant à autoriser l'université de Frontier;

Le 7e (bill n° 69) (V) du Sénat, tendant à faire droit à Abraham Leibovitz.

3e LECTURE

De quatre projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er, (bill n° 23), déposé par M. Mitchell, concernant la Prudential Trust Co., Limited.

Le 2e, (bill n° 28), déposé par M. Sheard, concernant la T. Eaton General Insurance Company.

Le 3e (bill n° 48), déposé par l'hon. M. Manion, concernant la Aberdeen Fire Insurance Company.

Le 4e, (bill n° 49), déposé par l'hon. M. Manion, concernant la Armour Life Assurance Company.

ADOPTION D'UNE RÉSOLUTION RELATIVE À LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

L'hon. ERNEST LAPOINTE propose à la Chambre de se former en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de modifier l'article 477 de la Loi de la marine marchande au Canada, chapitre 113 des Statuts refondus de 1906, en ajoutant comme dispositions que les navires de guerre et navires hôpitaux appartenant aux pays étrangers que déterminera le Gouverneur en conseil, et les bateaux inscrits au Canada et qui s'occupent exclusivement de peche, seront exemptés de payer les droits de pilotage.

L'hon. M. LAPOINTE: D'après la loi de la marine marchande du Canada, tous les navires entrant dans certains ports doivent payer le droit de pilotage, qu'ils emploient un pilote ou non. Dans tous les autres pays, on fait certaines exceptions; naturellement, il y a quelques exceptions dans notre propre loi. Nous désirons y ajouter les exceptions mentionnées dans la résolution. La première concerne les navires de guerre et les navires-hôpitaux—de pays amis, bien entendu—c'est pourquoi la question sera examinée par le Gouverneur en conseil. Quant aux

bâteaux de pêche, enregistrés en Canada, la coutume est de les exempter de droits de pilotage, mais la loi ne le permet pas. Cette loi-ci a pour seul objet de permettre que l'on agisse comme dans le passé, mais de manière légale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ainsi que je comprends, la loi décrète le paiement de droits de pilotage par tous les navires, sauf dans certains cas que le ministre n'a pas mentionnés. Pourquoi ces droits de pilotage? Je confesse ma complète ignorance sur ce sujet. A qui ces droits sont-ils payables?

L'hon. M. LAPOINTE: Cette loi oblige tous les navires à payer des droits de pilotage. Ils ne sont pas tenus à prendre un pilote s'ils croient pouvoir entrer dans le port sans celui-ci, mais, ils doivent quand même, payer les droits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les payent-ils au ministère de la Marine?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, aux pilotes eux-mêmes. Ils sont généralement organisés en corporation

Le très hon. M MEIGHEN: C'est-à-dire que les navires sont des corporations naturellement?

L'hon. M. LAPOINTE: Non. Je veux dire des pilotes. Ainsi, à Québec, il y a une corporation de pilotes; il y en a une aussi à Montréal. Les droits sont fixés par le Gouverneur en conseil. L'argent en va à un fonds général pour les pilotes.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il n'emploient pas de pilote, qui payent-ils?

L'hon. M. LAPOINTE: L'argent va au fonds commun des pilotes.

Le très hon M. MEIGHEN: C'est-à-dire qu'ils payent la corporation?

L'hon M. LAPOINTE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous sommes en paix avec tous les pays maintenant; pourquoi le Gouvernement veut-il se réserver le pouvoir de choisir ses nations favorites? Le ministre ne craint-il pas que cela conduise au gouvernement par arrêté en conseil?

L'hon. M. LAPOINTE: J'espère que cela n'arrivera jamais; d'autre part, il ne saurait être préjudiciable à personne de laisser la question à la décision du Gouverneur en conseil.

M. MACDONALD (Pictou): Dans l'intérêt des pilotes eux-mêmes, il ne serait pas sage d'abandonner toutes ces restrictions. Ces hommes consacrent leur vie entière au pilotage des navires jusqu'au port, et ils gagnent leur vie par la perception de droits des navires qui viennent dans ce port.

On devrait obliger les navires étrangers de payer ces services, parce que les pilotes n'ont pas d'autre gagne-pain et qu'ils ne peuvent travailler que durant l'été, quand les ports sont navigables. L'exemption ne devrait pas s'étendre trop loin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais n'incombe-t-il pas au Parlement de fixer une limite? La lecture de cet amendement me porte à croire que le Gouverneur en conseil pourrait exempter les navires d'une demi-douzaine de pays des droits de pilotage, et y assujétir tous les autres navires. Pour quelle raison le Gouverneur en conseil veut-il obtenir le pouvoir de choisir entre les pays? Pourquoi aurait-il des égards envers certains lorsque nous entretenons les mêmes rapports avec toutes les nations?

L'hon. M. LAPOINTE: Nous entretenons certainement les mêmes rapports avec tous les pays, mais s'il arrive que certains pays n'accordent de privilège semblable aux navires britanniques, la simple justice réclame que nous refusions ces privilèges à leurs vaisseaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela semble raisonnable. Dans ce cas, le but est de les accorder partout où les navires britanniques bénéficient d'avantages correspondants?

L'hon. M. LAPOINTE: En effet.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une deuxième fois et adoptée.)

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 79) tendant à modifier la loi de la marine marchande relative au pilotage.

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

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

(1) Qu'il est opportun de décréter que le Gouverneur en conseil pourra de temps à autre avancer et payer à la commission du port de Montréal, ci-après appelée "la corporation", en plus des sommes que le Gouverneur en conseil

est autorisée à avancer à la corporation par une loi quelconque, et qui lors de l'adoption d'une loi basée sur les présentes n'auront pas été avancées, des sommes d'au plus cinq millions de piastres requises pour permettre à la corporation de poursuivre la construction des outillages de tête de ligne dans le port de Montréal, pour laquelle des plans, devis et estimations ont été adoptées par le Gouverneur en conseil avant l'adoption de la loi basée sur les présentes résolutions, et de construire tous outillages supplémentaires de tête de ligne qui pourront être nécessaires à l'aménagement utile dudit port;

(2) Qu'aucune avance ne sera faite du chef de la construction des outillages de tête de ligne à moins que les plans, devis et estimations de travaux que la corporation doit faire et pour lesquelles les sommes avancées comme susdit doivent être dépensées, agréent au ministre de la Marine et des Pêcheries et sont soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui avant que leur exécution ait commencé;

(3) Que la corporation soumettra au ministre de la Marine et des Pêcheries pour être approuvées des demandes mensuelles relatives à ces avances, avec états indiquant les dépenses totales sur les différents item, en détail; et sur approbation, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le payement de la somme demandée;

(4) Que la corporation, sur octroi des avances, dépose chez le ministre des Finances des débentures de la corporation d'une valeur égale au pair des avances faites, et remboursables à vingt-cinq ans de la date d'émission et portant intérêt de cinq pour cent par année payable tous les six mois;

(5) Que le principal et l'intérêt de toutes sommes avancées sous l'empire d'une loi basée sur les présentes résolutions seront payables sur le revenu de la corporation, mentionné dans l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session), et lui resteront à charge comme si les sommes avancées avaient été empruntées par la corporation en vertu du chapitre 10 susdit.

(La motion est adoptée.)

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il intéressera peut-être le comité de connaître la situation financière du port de Montréal. Le Gouvernement a déjà dépensé, par l'entremise du département des Travaux publics, pour le port de Montréal, $1,055,725.08, et par l'entremise de la commission du port, $33,121,777.45, soit un peu plus de 34 millions en tout. Le revenu du port, l'an dernier, a atteint $2,891,274.42, soit environ 3 millions, et la dépense, y compris l'intérêt acquitté sur des prêts faits par l'Etat, s'est chiffrée à $2,724,100.02. On peut donc constater que le port de Montréal est une entreprise de bon rapport. Comme mon honorable ami de Wellington-Sur (M. Guthrie) le disait, cet après-midi, ces avances aux commissaires du port de Montréal constituent un excellent placement. Ils ont besoin de cette somme additionnelle que la résolution mentionne, pour parachever les travaux qu'ils ont commencés. L'on m'informe que, pour toutes les améliorations à apporter à l'outillage du port, la commission a déjà conclu des arrangements ou des contrats susceptibles de lui assurer de gros revenus.

L'hon. M. GUTHRIE: Je reconnais avec l'honorable ministre qu'il s'agit ici d'un projet qui diffère entièrement de celui dont il a été question, cet après-midi, quand on a demandé au comité d'avancer 1 million et demi aux commissaires du port de Québec. Je conviens que les commissaires du port de Montréal ont poursuivi un travail dont tout le Canada bénéficie grandement. Ils ont administré l'affaire comme une affaire doit être administrée, et ils ont toujours su, je crois, faire face à leurs engagements. Nous avons à Montréal un port qui a beaucoup contribué au progrès du pays. Evidemment, Montréal a été favorisé par la nature qui lui a permis d'avoir un port de mer à 170 milles plus avant dans les terres que Québec et qui, du point de vue physique, possède de grands avantages. J'estime que Montréal gardera sa suprématie comme port de mer à moins que les vaisseaux océaniques n'atteignent dans l'avenir une telle dimension qu'ils ne puissent plus aller jusque-là à cause de la profondeur insuffisante du fleuve. Mais, pour le moment, Montréal est, sans contredit, le grand port d'été du Canada. Il a été bien administré dans le passé et il est à espérer que cela continue. Il s'agit aujourd'hui d'une avance de fonds qui sera remboursée au Gouvernement. Nous accepterons les obligations de la commission, et ces obligations porteront un intérêt suffisant pour défrayer l'Etat de sa dépense. Dans le cas du port de Québec que nous avons discuté cet après-midi il ne s'agissait pas du tout d'un prêt, mais d'une subvention pure et simple sans espoir de recouvrer ni intérêt ni capital avant bien des années à venir. Personnellement, j'approuve ce projet-ci, sans plus ample discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les chiffres communiqués par le ministre nous indiquent que le Gouvernement a déjà engagé près de 34 millions dans le port de Montréal; cela depuis l'époque de la Confédération jusqu'à ce jour. Les chiffres que nous a donnés le ministre nous indiquent aussi que l'an dernier ce capital rapportait environ 9 p. 100. J'ai cru comprendre que la commission paye 5 p. 100 sur ses obligations. Je ne pense pas que les obligations constituent l'ensemble du capital. Par conséquent, il y a un excédent de plus de 4 p. 100, soit environ $1,500,000, lequel excédent n'est évidemment pas versé au trésor public. Il reste entre les mains de la com-

mission. Est-il appliqué aux améliorations, aux réparations et à l'aménagement du port, et le Gouvernement en surveille-t-il la dépense? Dans ce cas, les 5 millions dont il est question ici viennent-ils en sus des excédents amassés par la commission et quelle est la proportion des excédents déjà engagés et à engager cette année?

L'hon. M. LAPOINTE: On a dépensé à même le revenu une somme de $2,266,777.45 pour diverses améliorations.

Le très hon. M. MEIGHEN: A même les recettes de l'an dernier?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: De l'an dernier?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, ces chiffres s'appliquent à plusieurs années.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le revenu de l'an dernier, a été, d'après les chiffres du ministre, d'environ $1,500.000.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne le crois pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai cru entendre le ministre dire que les dépenses avaient été d'environ $2,000,000 et les recettes de $3,800,000.

L'hon. M. LAPOINTE: Non. L'an dernier les recettes se sont élevées à $2,891,-274.42, et les dépenses à $2,724,100.02.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'avais pas compris la première fois.

L'hon. M. LAPOINTE: Je dirai que, l'an dernier, il a été expédié par le port de Montréal 135 millions de boisseaux de grain, dont 55 millions de minots provenaient des Etats-Unis.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire 135 millions de boisseaux sont passés par Montréal, tandis qu'il n'y en eut que 5 millions à Québec.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

(Rapport est fait du projet de résolution, qui est lu une deuxième fois et adopté.)

L'hon. M. LAPOINTE demande à présenter un projet de loi (bill n° 80) tendant à faire une nouvelle avance de fonds à la commission du port de Montréal.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

[Le très hon. M. Meighen.]

Entretien et réparation des vapeurs et brise-glaces de l'Etat, $1,600,000.

M. le PRESIDENT: L'article sera-t-il adopté?

L'hon M. STEVENS: Nous sommes pris un peu par surprise. Nous avions compris que l'on procéderait ce soir à l'examen du budget des Travaux publics et nous étions prêts pour cela; mais nous ne nous attendions pas à ce qu'on accorderait les crédits du département de la Marine.

Je puis ajouter que nous sommes curieux de savoir quand le ministre de la Milice tentera de nouveau ses forces après la lutte quelque peu rude qu'il a subie il y a quelques jours. Naturellement, il sait posséder un grand nombre d'amis à la gauche de la Chambre et nous sommes tous prêts à lui prouver notre amitié. En ce qui regarde le présent article, le Gouvernement a l'intention, si je ne me trompe pas, de racheter un brise-glace qui avait été vendu pendant la guerre, peut-être l'a-t-il déjà racheté. Ce rachat est-il compris dans l'article.

L'hon. M. LAPOINTE: Non, pas du tout.

L'hon. M. STEVENS: Alors le ministre voudra bien nous donner les détails de cette somme de $1,600,000?

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a vingt-sept navires dont les frais d'exploitation et de réparations sont imputables sur cette estimation. Je puis expliquer que la réduction de $150,000 provient de la diminution dans le prix du combustible.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quel service sont occupés les navires dont les réparations se payent sur ce crédit?

L'hon. M. LAPOINTE: Au service des bouées et des phares.

L'hon. M. STEVENS: Si j'ai bonne mémoire, le Gouvernement avait affrété plusieurs navires de servitude pour les phares du littoral du Pacifique. Est-ce qu'il y en a encore d'affrétés?

L'hon. M. LAPOINTE: Il n'y a plus de Grands lacs fait partie de cet article?

L'hon. M. MANION: Est-ce que le contrat pour casser la glace à la tête des grands lacs fait partie de cet article?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, mais on me dit qu'il existe un contrat de ce genre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons vingt-sept navires affectés au service des bouées et des phares. Cela a plus de signifi-

cation pour d'autres députés que pour moi, mais j'ai cependant quelque idée de ce service. Et il faut $1,600,000 pour entretenir et réparer ces navires?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, pour les tenir en service.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'économie effectuée est causée par la baisse du combustible?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, ainsi que des fournitures en général, mais surtout à cause de la baisse du combustible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout cela est causé par la baisse des prix?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

(L'article est adopté).

Examen des capitaines et seconds, $20,000.

M. DUFF: Avant l'adoption de cet article je demanderai au ministre si ce montant est dépensé pour payer des appointements aux personnes qui dirigent les écoles de navigation dans divers ports du pays...

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne le pense pas.

M. DUFF: ...et enseignent la navigation aux marins.

L'hon. M. LAPOINTE: Non, cela sert seulement à payer les examinateurs des capitaines et seconds.

M. DUFF: Qui sont-ils?

L'hon. M. LAPOINTE: Il se trouve un examinateur résident dans les ports suivants: Sydney-Nord, Yarmouth, Halifax, Charlottetown, Montréal Québec, St-Jean, Collingwood, Port-Arthur, Toronto, Vancouver, Victoria, Nelson, Edmonton, et Selkirk.

M. DUFF: Je ne crois pas me tromper en disant que le capitaine O'Hara, qui dirige l'école d'Halifax, est payé sur ce crédit?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

M. DUFF: Le capitaine O'Hara est un commandant de navire de longue expérience. Actuellement, il est chargé du service à Halifax et il reçoit des autorités la magnifique somme de $110 par mois. Cela démontre bien le peu de compétence des Griffenhagen, des Arthur Young et le reste de la bande qui a refait la classification du service administratif il y a quelques années. Le capitaine O'Hara vaut au moins $200 par mois. Les services qu'il rend à l'industrie maritime du Canada sont un objet de fierté pour nous du Nouveau-Brunswick et nous savons qu'il accomplit un beau travail. Le capitaine O'Hara a abandonné la navigation il y a quelques années en recevant la promesse qu'on lui donnerait un bon traitement. Au lieu de cela, tout ce qu'il reçoit c'est un pauvre $110 par mois.

Si le ministre ne peut pas obtenir satisfaction de la commission du service civil, qui apparemment n'en connaît pas plus long que Griffenhagen, il devrait prendre sur lui de faire donner au capitaine O'Hara le salaire qu'il gagne au service du pays, et j'aimerais que le ministre me garantisse que cet homme qui demeure à Halifax, qui paye loyer—et les loyers sont chers à Halifax—recevra un salaire convenable. Il ne peut pas vivre avec $110 par mois. C'est injuste de le laisser avec un salaire insuffisant. C'est un homme précieux et ses appointements devraient être proportionnés à la valeur de ses services.

M. MARTELL: J'appuie de tout cœur les revendications de l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), en faveur du capitaine O'Hara. C'est un de mes amis personnels, quoiqu'il soit conservateur, et l'on sait que je ne suis pas dans l'habitude d'appuyer les réclamations de mes adversaires politiques. C'est un excellent homme.

Le Gouvernement dépense des sommes considérables pour répandre l'instruction dans d'autres branches et il n'est que juste qu'on applique une partie de ces sommes à enseigner l'art de la navigation aux jeunes gens de la Nouvelle-Ecosse. Le plus grand bâtiment à voiles qui a été construit autrefois en Nouvelle-Ecosse est sorti des chantiers établis dans la circonscription que je représente. Je connais un grand nombre de capitaines au long cours originaires de cette circonscription.

Le capitaine O'Hara a à peu près mon âge. Il a débuté dans la marine marchande au bas de l'échelle, puis de grade en grade il est parvenir à conquérir son certificat de maître marinier. Vous feriez inutilement le tour du Canada pour trouver un marin plus compétent à donner l'enseignement maritime que le capitaine O'Hara et je supplie le ministre d'avoir pour lui tous les égards. Je voudrais que le ministre s'adresse plutôt à ses fonctionnaires du département qu'à Griffenhagen ou à Young pour savoir comment agir envers ce bon marin.

L'hon. M. LAPOINTE: Le ministère s'occupe de la question dont il a été saisi ces jours derniers. Je n'oublierai certainement pas les recommandations que notre

collègue m'a adressées en faveur du capitaine O'Hara.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le ministre a l'intention de confier à ses bureaux le règlement des réclamations de tous ceux qui prétendront être maltraités par la commission du personnel, le département n'aura pas le loisir de s'occuper d'autre chose.

L'hon. M. LAPOINTE: Je le pense.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'intention du ministre est donc de s'attacher à l'idéal et de négliger le positif. C'est le fait du libéralisme moderne, d'après ce que je sais.

Mais voici un point: js suis surpris que le ministre n'ait pas déclaré que les experts Young et Griffenhagen n'ont aucune responsabilité dans le classement des fonctions publiques. Cette responsabilité appartient toute à la commission du personnel. La commission a institué un bureau spécial pour entendre les réclamations des fonctionnaires de tous grades. C'est devant ce bureau que le classement a pris sa forme définitive. Les experts ont organisé et classé les fonctions remplies par les différents employés, et leur travail a subi le contrôle de la commission du service civil.

Nous en avons eu une preuve au cours de cette session. Personne n'espère que le classement organisé par Griffenhagen ou Arthur Young satisfera tout le monde. Et pourtant plusieurs ministres nous ont rendu ce témoignage que c'est grâce au travail de ces experts qu'ils ont pu rogner considérablement sur leurs divers budgets.

M. KNOX: Le ministre a-t-il dit qu'il y avait un examinateur à Port-Nelson?

L'hon. M. LAPOINTE: Il y en avait un; mais j'apprends que la fonction est vacante.

M. KNOX: J'ai hâte qu'on puisse se prévaloir de ses services, car, vous le savez, Port-Nelson est sur la baie d'Hudson.

L'hon. M. TOLMIE: Ces examens ont-ils lieu souvent et en quelles localités de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. LAPOINTE: Notre collègue (M. Knox) a fait erreur. Je parlais de Nelson en Colombie-Anglaise.

M. KNOX: Je ne savais pas que Nelson en Colombie-Anglaise fût un port de mer.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est un port intérieur. Je me souviens d'avoir quitté Nelson, il y a deux ans, dans un bateau après avoir assisté à une belle assemblée, la veille. Dans la Colombie-Anglaise, il y a des examinateurs à Vancouver, Victoria et Nelson.

L'hon. M. TOLMIE: Combien de fois ont lieu ces examens?

L'hon. M. LAPOINTE: Chaque fois qu'il y a un nombre suffisant de candidats.

(Le crédit est adopté.)

Enquête sur les naufrages, $12,300.

M. MARTELL: Je présume que c'est la division du service présidée par le capitaine Demers.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

M. MARTELL: Je comprends que le capitaine Demers, comme enquêteur officiel dirige sa cour et après qu'il a rendu sa décision il n'y a pas de tribunal où l'on puisse porter la cause en appel. Il est connu comme l'assesseur nautique. Quel est le traitement du capitaine Demers?

L'hon. M. LAPOINTE: Il a été voté avec les crédits de l'administration civile. Je n'ai pas les documents sous les yeux et je ne peux pas le dire à l'improviste.

M. MARTELL: Je crois savoir que son traitement est d'environ $4,000. Le capitaine Demers préside plus de cours qu'aucun juge du Dominion. Il n'y a pas un juge d'une cour de comté, d'une cour du Banc du Roi ou d'une cour d'appel dans le Canada qui ait à faire la moitié du travail de ce commissaire des naufrages dans ses enquêtes sur les accidents maritimes. Des millions de dollars dépendent de ses enquêtes et ses décisions sont sans appel. Je crois que ce serait dans les meilleurs intérêts du service si le capitaine Demers recevait un traitement proportionnel à ses services ainsi qu'aux devoirs et aux responsabilités de sa charge. Le ministre prendre-t-il cela en considération? Il conviendrait de lui accorder une rémunération en rapport avec ses talents et l'importance de ses fonctions.

L'hon. M. LAPOINTE: Je le prendrai en considération quand on proposera des diminutions parce qu'on nous a demandé de diminuer les traitements au lieu de les augmenter.

M. MARTELL: Les diminutions sont très bonnes, mais quand vous avez un bon fonctionnaire, une personne qui a une grande responsabilité et qui rend de bons services à son pays, nous ne voulons pas lui donner un salaire de famine.

M. LEWIS: Dépend-il de la commission du service civil?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

M. LEWIS: C'est un des malheureux agneaux pour lesquels plaide mon honorable ami.

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses des écoles de navigation, $8,000.

M. MARTELL: Où sont situées ces écoles de navigation?

L'hon M. LAPOINTE: A Halifax, il y a deux instructeurs. Le capitaine O'Hara donne tout son temps et reçoit un traitement mensuel de $110 avec l'indemnité de vie chère. Le capitaine E. N. Young, professeur de mathématiques à $100 consacre aussi tout son temps aux travaux de l'école. Il y a une école à Yarmouth avec deux instructeurs, le capitaine Hilton, avec un traitement de $66.66 et le docteur Crowell qui reçoit $50 par mois, ne travaillant qu'une partie de son temps. A North Sydney, il y a un instructeur, le capitaine Sutherland qui travaille pendant quatre mois environ. Il reçoit $90 par mois. A Saint-Jean, l'instructeur capitaine Pollock donne tout son temps et reçoit $125 par mois. Il y a un instructeur à Québec, le capitaine Alphonse Hallé. Il reçoit aussi $90 par mois et travaille quatre mois. A Kingston, l'école de navigation de l'université Queen's reçoit une subvention de $500. A Collingwood, le capitaine Cole, est payé comme examinateur et à Vancouver, le capitaine Charles Eddie qui fait des conférences sur la navigation est payé comme examinateur.

L'hon. M. STEVENS: Le capitaine Eddie est-il payé pour faire des conférences sur la navigation?

L'hon. M. LAPOINTE: Il est payé comme examinateur.

L'hon. M. STEVENS: Le capitaine Eddie est examinateur des capitaines et seconds et je crois qu'il a rempli ces fonctions d'une façon très satisfaisante depuis plusieurs années. Mais en plus, il prend sur son temps pour faire des conférences aux matelots sur la navigation et dans le passé il était payé spécialement pour cela. Je comprends que maintenant à la suite de l'adoption de nouveaux règlements ces conférences sont regardées comme faisant partie de son service en qualité d'examinateur des captaines et seconds et il me semble que ce n'est pas très raisonnable parce que je ne pense pas que le montant qui lui est payé comme examinateur soit excessif. Je ne demande pas pour lui une augmentation, mais je proteste contre la réduction de ce supplément de $250 par an qu'on lui payait dans le passé pour ces conférences.

L'hon. M. LAPOINTE: Il recevait anciennement deux traitements, l'un comme examinateur et l'autre comme conférencier. Ces traitements sont réunis aujourd'hui et il reçoit exactement autant qu'auparavant.

L'hon. M. STEVENS: Dans ce cas, il va sans dire que mon objection est mal fondée. Cependant, j'avais compris qu'on lui avait retranché l'un de ces traitements. Il n'y a pas lieu de formuler de plainte du moment que l'explication du ministre est conforme aux faits.

(Le crédit est adopté.)

Enregistrement des navires, $3,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on déboursé l'année dernière?

L'hon. M. LAPOINTE: $2,719.50.

Le très hon. M. MEIGHEN: Moins que la moitié du crédit.

L'hon. M. LAPOINTE: Exactement. Cette année, nous avons diminué de $1,000 le crédit.

(Le crédit est adopté.)

Enlèvement d'obstacles des eaux navigables, $5,000.

M. MARTELL: Dernièrement, j'ai appelé l'attention du département sur le fait qu'il y a une épave au large de Horton-Bluff dans le chenal maritime qui conduit à Windsor, dans le comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. Il s'agit d'une goélette appartenant à la Comeau Shipbuilding Company, de Weymouth. Le vaisseau a coulé à fond et l'épave constitue aujourd'hui un grave danger pour la navigation, sans compter qu'elle nuit aux opérations des pêcheurs qui se servent de filets dérivants. L'automne dernier, le département a installé une bouée au-dessus de l'obstacle afin d'avertir les marins du danger et, si j'ai bien compris, des instructions ont été données ce printemps pour faire sauter l'épave à la dynamite.

L'hon. M. LAPOINTE: Le département a pris note de l'affaire et des mesures seront prises pour faire disparaître l'épave avant l'ouverture de la navigation.

M. MARTELL: Pour ce qui est de la pêche, bien qu'il n'existe pas de loi qui force

le département à faire disparaître cette épave, il a le droit d'agir sous le régime de la loi des eaux navigables. Cette obstacle constitue un danger sérieux pour les pêcheurs; c'est le temps ou jamais d'invoquer les dispositions de la loi et de faire disparaître l'épave en question aux frais des propriétaires du navire. Le département ferait ainsi d'une pierre deux coups. Il assurerait la sécurité aux navigateurs et par la même occasion l'outillage des pêcheurs ne serait plus exposé à être détruits. J'insiste donc auprès du ministre pour que le département prenne des mesures à cet effet le plus tôt possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on déboursé sur ce crédit l'année dernière?

L'hon. M. LAPOINTE: La somme de $15,252.77. Il est pour ainsi dire impossible, cela va sans dire, de prévoir les dépenses pour l'année qui vient; les dépenses de cette nature sont toujours la conséquence de quelque accident.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce là toute la somme destinée à l'enlèvement des obstacles à la navigation?

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement.

L'hon. M. STEVENS: Que faites-vous du navire déblayeur *Sampson*, sur la rivière Fraser? Est-ce qu'il n'est pas entretenu sur ce crédit?

L'hon. M. LAPOINTE: Il relève de la juridiction du ministère des Travaux publics.

L'hon. M. STEVENS: Pour quelle raison deux départements surveillent-ils un même service?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre n'explique pas pour quelle raison il fait inscrire au budget cette année un crédit de $5,000 seulement. Puisque ce travail a coûté $15,000 l'année dernière et que le ministre n'est pas en mesure de contrôler cette dépense—car tout dépend du nombre d'accidents qui se produisent—quelle excuse peut-il invoquer pour fixer ce crédit à $5,000?

L'hon. M. LAPOINTE: C'est la coutume de faire inscrire au budget une somme de $5,000. On ne débourse guère plus que cela, règle générale. Je ne vois pas d'objection à augmenter le chiffre du crédit, si on le désire.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelles causes particulières peut être attribuée cette dépense d'une somme de $15,000 l'année dernière? Quels sont les accidents qui ont occasionné le débours de ce montant?

L'hon. M. LAPOINTE: La principale cause fut un sérieux accident qui se produisit à l'entrée du canal Welland, à Port-Dalhousie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le résultat d'une explosion?

L'hon. M. LAPOINTE: Un navire à vapeur a fait naufrage à cet endroit l'année dernière.

(Le crédit est adopté.)

Continuer les subventions pour l'outillage de sauvetage—Québec et Colombie-Anglaise, $35,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on déboursé à venir jusqu'à la fin de l'année dernière?

L'hon. M. LAPOINTE: Le plein montant, les travaux sont exécutés à l'entreprise.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses imprévues, $5,000.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Plusieurs honorables députés des Provinces maritimes, qui sont absents ce soir, désirent discuter cet item; je serai fort obligé au ministre s'il veut bien consentir à le laisser en suspens.

L'hon. M. LAPOINTE: J'y consens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les députés des Provinces maritimes tiendraient à une discussion générale de ces crédits, et cet item leur fournirait une occasion de l'aborder.

(L'article est réservé.)

Service de sauvetage, y compris récompenses pour sauvetage de personnes, $90,000.

M. HUGHES: Y a-t-il un poste de sauvetage à Souris, Ile du Prince-Edouard, et dans l'affirmative, le ministre pourrait-il nous citer les noms des fonctionnaires et de leurs aides?

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a un poste de sauvetage à Souris. Je ne saurais dire au juste les noms des fonctionnaires et des hommes employés là.

(L'article est adopté.)

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien il a été dépensé, en tout, sur le crédit de $1,953,600 voté l'année dernière, pour le service océanique et fluvial?

L'hon. M. LAPOINTE: Jusqu'au 5 mai 1921, $1,491,211.35.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre veut parler de ce qui a été dépensé sur le crédit de l'année dernière. seulement?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que le principal item dont le montant n'a pas été tout dépensé, est le premier?

L'hon. M. LAPOINTE: Je m'aperçois que j'ai fourni à mon très honorable ami les chiffres concernant seulement l'entretien et la réparation des steamers de l'Etat, qui constituent le premier item. Je ne crois pas avoir ici le total des autres crédits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il reste beaucoup à dépenser sur les autres crédits.

L'hon. M. LAPOINTE: Non, la principale somme à dépenser se rattachait à celui-ci.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est vrai que le crédit est adopté, mais il me semble que le prix du charbon étant réduit, ce qui représente une épargne de $150,000, l'honorable ministre devrait être en état de répondre aux exigences du premier item moyennant $1,250,000 au lieu de $1,600,000.

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a une réduction de $150,000 sur le premier montant. Je crois que c'est une différence appréciable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela représente seulement la différence du prix du charbon. L'année dernière on a dépensé $300,000 de moins que le montant du crédit, ce qui devait laisser entrevoir une réduction d'à peu près $400,000, cette année.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami voudra bien remarquer qu'il est impossible de prévoir ce qui arrivera, dans une saison, à un flotte de vingt-sept navires; il peut survenir des accidents.

Canal de navigation du fleuve Saint-Laurent —entretien et fonctionnement de la flotte de dragage, $613,000.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable ministre voudra-t-il nous fournir des détails au sujet de cet item?

L'hon. M. LAPOINTE: Il est destiné à l'entretien et au fonctionnement de la flotte des dragueurs employés sur le canal de navigation du Saint-Laurent. Cette flotte travaille à améliorer le canal entre Montréal et Québec, et la Pointe-au-Père. Le crédit est du même montant que celui de l'an dernier.

M. GUTHRIE: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. LAPOINTE: Un total de $588,055.88. Il y a quatre dragues à godets avec remorqueurs, une drague marine à godets, deux chalands automoteurs, un chaland automoteur affecté au transport de la houille, deux navires destinés à l'inspection et au déblayage, deux monte-pierres et un brise-roches. La plus grande partie du crédit, c'est-à-dire environ $475,000, leur est consacrée. Il y a aussi $135,000 pour fins de gréement, de radoub, et pour fourniture de pièces supplémentaires à la flotte de dragues, y compris le soin de la flotte en temps d'inactivité, et les bateaux du service d'incendie.

(L'article est adopté.)

Pour l'entretien du chantier maritime de Sorel, comprenant les bureaux, les ateliers et les travailleurs, $90,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sachant que les députés des Provinces Maritimes ont l'intention de discuter cet item, je prierais l'honorable ministre de laisser dans la même catégorie que l'item numéro 231 déjà réservé, étant donné surtout que le montant demandé comporte une augmentation.

(L'article est réservé.)

Somme requise pour terminer une drague-monte-charge maritime automatique pour le service du chenal du nord en aval de Québec, $90,055.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'agit-il d'un nouveau navire?

L'hon. M. LAPOINTE: La construction de ce navire est confiée à la compagnie Vickers depuis 1914, à raison de $833,700. Suspendue pendant la guerre, elle a été reprise depuis, et le navire est maintenant terminé. Ce montant est destiné à payer aux entrepreneurs tout ce qui leur est dû.

L'hon. M. STEVENS: Quand le vaisseau a-t-il été livré?

L'hon. M. LAPOINTE: L'automne dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre devrait nous fournir un relevé des sommes versées, des dates, des paiements et des montants qui forment ce total. Je remarque qu'aucun crédit n'a été ouvert l'an dernier ni depuis plusieurs années relativement à cette entreprise.

L'hon. M. LAPOINTE: Les paiements se sont élevés à $743,645. Le crédit demandé représente le résidu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de travaux de surcroît?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou de diminutions; c'est-à-dire de compensations?

L'hon. M. LAPOINTE: On m'apprend que les entrepreneurs réclament une somme supplémentaire, mais nous n'avons pas encore arrêté qu'elle leur sera accordée, et nous ne demandons que la balance du prix fixé dans le marché.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le département reconnaît-il que le bateau est conforme à l'adjudication et est absolument satisfaisant à tous égards?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, absolument.

(Le crédit est adopté.)

Somme requise pour la construction d'une barge à propulseur automatique, $285,000.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce un nouveau bateau?

L'hon. M. LAPOINTE: Il est tellement nouveau qu'on n'en a pas encore commencé la construction. Le bateau est nécessaire aux opérations du dragueur à godets pour lequel un crédit vient d'être ouvert.

L'hon. M. STEVENS: A-t-on passé un marché?

L'hon. M. LAPOINTE: Pas encore.

L'hon. M. STEVENS: Des avis d'adjudication ont-ils été publiés?

L'hon. M. LAPOINTE: Pas encore.

L'hon. M. STEVENS: En publiera-t-on?

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement.

L'hon. M. STEVENS: Dans tout le Canada?

L'hon. M. LAPOINTE: Sans doute.

M. KNOX: Les travaux auxquels se rapportent ce crédit et le précédent ne seront-ils exécutés que dans le chenal du Saint-Laurent?

L'hon. M. LAPOINTE: Telle est l'intention première; cependant, le dragueur pourra être utilisé ailleurs au besoin.

M. KNOX: Ces améliorations ont-elles un caractère permanent?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. Il y a dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, un lieu très dangereux appelé le banc de Beaujeu. Il est question de creuser le chenal du côté nord du fleuve afin d'éviter ce banc. Naturellement, ce sont les compagnies de navigation et le public en général qui le demandent. Entre autres résultats, ces travaux auront celui d'abaisser considérablement la prime d'assurance maritime et d'accroître la sécurité de la navigation.

(Le crédit est adopté.)

Phares et service côtier; agences, loyers et dépenses casuelles, $210,000.

M. LEGER: A l'occasion de ce crédit, je désire poser au ministre quelques questions relativement aux agences de la marine dans notre coin du pays. Pendant l'hiver de 1918, les agences des Provinces maritimes qui, depuis la confédération, avaient été administrées au point de vue provincial, ont été changées d'une façon très arbitraire, par les fonctionnaires du ministère de la Marine, en apparence. A Saint-Jean, l'agence de la marine, qui avait à bon droit la haute main sur tous les auxiliaires de la navigation dans la province, s'est vu enlever toute la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, ce dernier étant confié à l'agence de l'île du Prince-Edouard, située à Charlottetown, et l'agence de la baie des Chaleurs étant transférée au district de Québec. A mon avis, ce changement n'aurait pas dû avoir lieu; j'aimerais que chaque province eût ses propres agences. Ainsi, s'il survient quelque chose dans le comté de Kent ou sur la rive nord du Nouveau-Brunswick, il nous faut faire venir l'agent de Charlottetown. Or, certaines des choses dont il a à s'occuper sont d'un caractère trivial, et une pratique semblable n'est certainement pas économique. Je tiendrais à lire l'entrefilet suivant concernant ce sujet, que j'ai puisé l'autre jour dans un journal du Nouveau-Brunswick:

W. H. Prowse, inspecteur des phares, de Charlottetown, a traversé cette semaine par le bac transbordeur pour se rendre à Bouctouche et à Richibouctou.

Dans mon comté.

Au premier endroit, il a fait subir un examen aux aspirants au poste de gardien de phare, l'ancien gardien étant décédé depuis quelque temps.

La tenue d'un examen pour l'emploi de gardien de phare n'a rien de bien difficile, et il ne devrait pas être besoin d'obliger un inspecteur de phares à faire un voyage pareil pour s'acquitter d'une tâche aussi insignifiante; sans compter que cela entraîne une grosse dépense. Le journal ajoute:

A Richibouctou, il va s'occuper de la question d'établir à un autre endroit le feu de la barre, changement que rend nécessaire le déplacement du chenal.

Ici encore, m'apprend-on, il s'agit d'un travail insignifiant dont n'importe quel habitant de l'endroit pourrait s'acquitter de façon satisfaisante. Le système actuel me paraît excessivement coûteux et c'est pourquoi je prie le ministre de s'occuper de la question de telle sorte que chaque province ait son agence, car le service en deviendrait beaucoup plus satisfaisant. Je me plais à espérer qu'il rétablira le système qui a prévalu depuis l'établissement de la Confédération à venir jusqu'à ces dernières années.

L'hon. M. LAPOINTE: Si je comprends bien, mon honorable ami prêche l'autonomie du Nouveau-Brunswick et veut que cette province soit complètement indépendante de l'île du Prince-Edouard, ce dont je ne puis le blâmer. D'un autre côté, si le département a décidé, il y a quelques années, de changer de système, c'était pour des motifs d'ordre géographique plutôt que provincial. Néanmoins, je me ferai un plaisir de m'occuper de cette affaire et mon honorable ami peut compter que ses observations seront pesées avec soin.

M. MICHAUD: J'approuve les remarques que mon honorable collègue de Kent vient de faire sur ce sujet, et je me plais à espérer que le ministre ne se contentera pas d'étudier la question au seul point de vue géographique, mais qu'il saura aussi tenir compte des besoins de la province. Il semble qu'en fait de dragage et autres ouvrages maritimes on nous ait perdus de vue depuis quelques années; aussi est-il grand temps, à mon avis, que nous fassions des instances auprès de qui est capable de s'intéresser aux choses de cette nature.

M. MARTELL: Je regrette de ne pouvoir me ranger à l'avis des mes honorables collègues de Madawaska et de Kent. Il se trouve que ma circonscription relève de l'agence de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). A mon sens, le département a bien fait d'établir les agences-là où il est le plus facile d'atteindre les agents et où ceux-ci peuvent vaquer à leurs devoirs de la façon la plus satisfaisante. Dans les comtés qui bordent la baie de Fundy, le service est moins coûteux et s'accomplit de façon plus utile quand il est dirigé par l'agent de Saint-Jean. Quant aux comtés de l'ouest, ils se trouvent à la portée de l'agence d'Halifax. N'en déplaise à mes honorables amis, il vaut beaucoup mieux rattacher la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick à l'agence de Charlottetown que d'inclure ce territoire dans l'agence de Saint-Jean, puisque dans ce dernier cas les bateaux portant inspecteurs et approvisionnements devraient faire un très long détour pour atteindre les comtés que représentent ces honorables collègues. Il y a lieu de féliciter le département d'avoir opéré ce changement-là.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas de ces choses-là que je m'étais proposé de parler; je voulais demander au ministre combien il y a de sous-agences dans la Nouvelle-Ecosse et où elles se trouvent. Je crois savoir qu'il y en a une à Sydney et une autre à Pictou. Quel est l'agent de Sydney, et dans quel bâtiment a-t-il son bureau?

L'hon. M. LAPOINTE: L'agent de Sydney est M. Mullins. L'an dernier, ses appointements étaient de $2,040; l'augmentation de $120 qu'il reçoit cette année les porte à $2,160. L'agent de Pictou est M. J.-R. Davis; il ne reçoit que $400 d'appointements.

M. MARTELL: Où se trouve le bureau de l'agent de Sydney, et quel en est le loyer?

L'hon. M. LAPOINTE: A Sydney, le urbeau est fourni par le ministère des Travaux Publics; je ne sais pas au juste où il se trouve.

M. MARTELL: Je crois qu'il est sous le même toit que le bureau de poste.

L'hon. M. STEVENS: Quelle partie de ce crédit de $316,500 a-t-on employée l'année dernière?

L'hon. M. LAPOINTE: On a dépensé $190,927.45.

M. BANCROFT: A-t-on pris des dispositions pour la mise à la retraite des gardiens des phares devenus trop âgés pour garder leur emploi? L'extrême modicité de leur salaire ne leur permet pas de faire d'économies pour leurs vieux jours.

L'hon. M. LAPOINTE: Aux termes de la loi Calder, qui est applicable aux gardiens de phares, le chiffre de la pension dépend du nombre d'années de service et de la moyenne du salaire annuel.

(Le crédit est adopté.)

Salaires et allocations des gardiens de phares, $650,000.

L'hon. M. TOLMIE: Il y a un phare à l'entrée du port de Victoria, et un autre à l'entrée de celui d'Esquimalt. Quels sont les salaires des gardiens de ces phares?

L'hon. M. LAPOINTE: J'irai aux renseignements.

M. JELLIFF: Les phares et les gardiens de phares m'intéressent depuis mon jeune âge et que j'ai appris le vieux refrain "Let the lower lights be burning, send a gleam across the waves." J'ai souvent songé à ces pauvres gardiens de phares isolés sur un rocher ou à quelque point de la côte et à l'existence solitaire qu'ils mènent dans des conditions vraiment pitoyables. Le ministre peut-il nous donner le nombre de phares et de gardiens de phares au Canada, et nous dire quels salaires ces gardiens reçoivent pour les vaillants services qu'ils rendent en guidant les vaisseaux en sûreté contre les périls et les tempêtes de la mer?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami reconnaîtra qu'il m'est assez difficile de donner tous ces renseignements ce soir, parce qu'il y a trois mille gardiens de phares au Canada. Leurs salaires varient de $50 à $1,500 par année. Quelques-uns ont des allocations en plus de leurs salaires.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Ont-ils droit à une pension du vieil âge?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui

M. JOHNSTON: En vertu de quelle loi?

L'hon. M. LAPOINTE: De la loi Calder.

M. JOHNSTON: Le ministre veut-il m'apprendre d'où vient le titre de loi Calder?

L'hon. M. LAPOINTE: Je pense que c'est le nom d'un personnage distingué qui faisait partie de l'ancien ministère.

L'hon. M. STEVENS: Qu'a-t-on dépensé, l'an dernier, sous ce chapitre? Tandis que j'ai la parole, je désirerais faire une observation au sujet du service des feux. Parlant en parfaite connaissance de cause de ceux des côtes du Pacifique—je ne suis pas aussi bien renseigné sur ceux des côtes de l'Atlantique — je puis dire qu'ils sont d'une grande efficacité, et que l'on peut les comparer fort avantageusement à ceux de n'importe quel autre pays. Je ne veux nullement blâmer aucune dépense excusable relative à ce service. Le ministre peut-il nous donner le montant dépensé l'an dernier?

L'hon. M. LAPOINTE: Il a été de $649,-296.12. C'est quelques centaines de dollars de moins que le crédit voté.

L'hon. M. STEVENS: C'est une estimation assez juste et de la part de l'ancien ministère, n'est-ce pas?

[L'hon. M. Lapointe.]

L'hon. M. LAPOINTE: Je dois l'avouer, grâce aux excellents fonctionnaires du département.

M. SIMPSON: Puis-je demander au ministre s'il a reçu un rapport du surintendant de district de mon comté (Algoma) au sujet du dernier accident lamentable arrivé sur le lac Supérieur, lorsque le bateau-feu de l'Etat, le *Lambton*, a péri, a-t-on rapporté corps et biens, y compris quelques gardiens de phares qui se rendaient à leurs postes pour la saison?

L'hon. M. LAPOINTE: Tous les faits sont publiés dans la presse. Nous n'avons aucun rapport excepté celui que le département a reçu, disant qu'il n'y a pas de trace du bateau. A n'en pas douter, le navire est perdu, corps et biens.

M. SIMPSON: Le ministère se propose-t-il de faire une enquête?

L'hon. M LAPOINTE: C'est ce que j'ai demandé au département, mais il ne semble y avoir guère à enquêter.

M SIMPSON: Puis-je demander si ce vaisseau avait raison de laisser le quai où il était ancré beaucoup plus à bonne heure que d'habitude; aussi s'il n'aurait pas été plus prudent pour un aussi petit navire de retourner et de se mettre à l'abri dans le port, puisque des vaisseaux beaucoup plus gros l'ont fait?

L'hon. M. LAPOINTE: Le commandant du vaisseau avait reçu ordre de partir aussitôt que la navigation le permettrait Une grande latitude est laissée aux capitaines de ces navires. Il est nécessaire, naturellement, que les phares soient mis en opération aussitôt que possible au début de la saison, mais la date du départ de ces vaisseaux est laissée entièrement à la discrétion des commandants.

L'hon. M. TOLMIE: Mon honorable ami a-t-il les renseignements, à présent, au sujet des gardiens de phares?

L'hon. M. LAPOINTE: Pas encore, mais plusieurs fonctionnaires sont occupés à ce travail pour mon honorable ami.

Entretien et réparation des phares, $850,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Puis-je demander combien on a dépensé pour ce service l'an dernier?

L'hon. M. LAPOINTE: Les dépenses de l'an dernier ont été de $800,411.62.

L'hon. M. GUTHRIE: Vous vous proposez une augmentation de $50,000?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. Ce crédit servira à solder les dépenses du service de signaux, y compris l'approvisionnement, le combustible, les fanaux, le matériel de nettoyage, la livraison de l'approvisionnement, inclus le transport, le camionnage, etc., aussi les frais de réparations d'outillage, puis, la main-d'œuvre. Je pourrais en donner un état sous forme de tableau couvrant les dix dernières années, et lequel indiquerait, année par année, l'accroissement de ce service de signaux et des frais d'entretien.

(Le crédit est adopté.)

Construction de phares et aide à la navigation, y compris la réglementation de la navigation dans la rivière Détroit et aux autres endroits où la chose est jugée nécessaire, $400,000.

M. LEWIS: Ce crédit concerne-t-il la construction des phares, et tout ce qui se rapporte au service des signaux? Je vois que ce crédit mentionne les fanaux, les bouées à gaz et les bouées de sauvetage, ainsi de suite.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce crédit pourvoit à tous les nouveaux services de signaux: les phares, bouées, fanaux, sirènes et signaux sous-marins, y compris les appareils et la machinerie, ainsi que les réparations importantes, le remplacement des vieilles bâtisses et des appareils hors d'usage, par un matériel convenable à la protection des navires modernes de fort tirant d'eau. Il comprend aussi l'achat de terres, quais, etc., la construction de travaux supplémentaires qui pourraient être nécessaires, l'affrétement de bateaux pour emploi temporaire, à cause de ces travaux, la réglementation de la navigation dans la rivière Détroit et autres endroits, au besoin, aussi l'administration et les travaux au phare de Prescott.

M. DUFF: J'ai appelé l'attention du ministre de la Marine l'an dernier, sur la nécessité d'un service de signaux sur la côte de Terre-Neuve. Le comité sait très bien, sans doute, que le Canada pourvoit au maintien de certains phares sur la côte de Terre-Neuve; et j'ai demandé, l'an dernier, que l'on place une puissante bouée à gaz, ou un phare flottant entre Cape Pine et Cape Race. C'est dans cet endroit, à la baie Sainte-Marie, que l'on appelle le cimetière de Terre-Neuve, qu'un grand nombre de navires et de bateaux à voiles qui appartiennent à des propriétaires canadiens, sont emportés par le fort courant qui existe du long de la côte sud de Terre-Neuve, et vont s'échouer sur la côte, dans les nuits sombres, dans les épais brouillards, et, ces naufrages sont souvent cause, non pas seulement de pertes de navires, mais aussi, de pertes de vies précieuses. Je crois donc que cette question est des plus importantes, et, à mon avis, le ministre devrait voir à ce que l'on place un signal quelconque, soit une bouée à gaz ou un phare flottant, à quatre ou cinq milles de terre, afin que les navires entendent la cloche ou le "bourdon", ainsi qu'on l'appelle parfois, avant que le courant les entraîne trop près des rochers Je le répète, cette question est des plus importantes. Non seulement y a-t-il un va-et-vient continuel de navires marchands sur la côte, mais les bâteaux de pêche y sont nombreux, et, d'après les conversations que j'ai eues avec les capitaines et les équipages de ces navires—tant bateaux à vapeur que bateaux à voiles—l'on prétend que le gouvernement canadien ne ferait que son devoir en s'occupant de cette question et en plaçant un service de signaux dans cet endroit.

L'hon. M. LAPOINTE: Désirez-vous une réponse?

M. DUFF: Non.

M. MacLEAN (Prince): Je désire soumettre une question au ministre, quoiqu'elle ne soit pas aussi importante que celle dont vient de parler mon honorable ami, à ma droite, (M. Duff). Là-bas, dans ma province, la pêche se fait souvent au large, et, dans deux ou trois endroits, l'on a demandé de placer sur la côte un feu qui puisse servir de signal, de guide, pour les pêcheurs qui reviennent à la nuit, afin qu'ils trouvent le chenal. Cette question avait été soumise au ministre, l'an dernier, mais rien n'a été fait. Je me suis efforcé, cette année, de persuader le ministre de s'occuper de cette même question. Quoiqu'elle ne soit pas très importante pour nos grands navires océaniques, elle l'est pour nos humbles pêcheurs qui gagnent leur vie sur la mer, pourquoi donc ne leur viendrions-nous pas en aide?

Il ne s'agit que d'une somme minime. Il n'en coûterait que deux ou trois cents dollars pour l'installation de feux de position à ces endroits et aider ainsi ces pêcheurs, et pourtant, on les prive de cet avantage. Je veux simplement porter le fait à la connaissance de l'honorable ministre qui, je le sais, l'étudiera avec soin. Je veux parler de l'installation d'une bouée sur le récif Tormentin à l'endroit où le bateau passeur fait la traversée entre Tormentin et l'île du Prince-Edouard. Il se peut que cela ne se rattache pas à ce crédit, mais

je n'aurai peut-être pas l'occasion d'en parler plus tard. L'un des navires les plus dispendieux de l'Etat se trouve à faire ce service, et son capitaine a demandé qu'on installât une bouée insubmersible sur ce récif, à espars d'acier, qui résisterait à la pression des glaces. J'espère que le département étudiera la question avant l'arrivée d'un autre hiver.

(Le crédit est adopté.)

Service des signaux, $80,000.

L'hon. M. LAPOINTE: On a dépensé, l'an dernier, la somme de $74,997.07.

L'hon. H. H. STEVENS: Les crédits de l'exercice précédent ont permis au Gouvernement d'accomplir un travail si efficace que je demanderai au ministre de vouloir bien expliquer la raison de l'augmenter.

M. McCONICA: Le ministre peut-il nous dire si cela doit s'attribuer à la précision avec laquelle ces prévisions sont arrêtées ou à celui qui est chargé de la dépense? On peut expliquer cela des deux façons.

L'hon. M. LAPOINTE: Tous les deux y sont pour quelque chose et on doit le reconnaître. On a besoin de ce montant pour acquitter des augmentations d'appointements.

L'hon. M. MANION: Je veux poser une question, que tout en ayant trait au crédit précédent, peut cependant se greffer à l'item en discussion. Je parle des feux qu'à maintes reprises, on a demandé d'installer dans la rivière à la Pluie, un cours d'eau international de mon comté, qui coule le long de la frontière qui sépare les Etats-Unis du Canada. C'est une rivière assez large mais fréquentée surtout par de petits navires, bateaux pêcheurs, bateaux de plaisance, quelques navires qui transportent des voyageurs et du fret. J'ai discuté la question avec l'ancien, gouvernement mais pas encore avec celui-ci.

L'hon. M. LAPOINTE: L'honorable député réussira mieux avec le présent ministère.

L'hon. M. MANION: Peut-être; je pense que mon honorable ami est au courant de cette question et qu'il l'étudiera favorablement, un jour quelconque, quand il aura à s'en occuper.

L'hon. M. LAPOINTE: Toutes les demandes pour aider à la navigation sont soumises à la commission des phares, que dirige le sous-ministre de la Marine. Le surintendant des phares, l'ingénieur en chef du département et quelques autres fonctionnaires ainsi que le représentant de la fédération des armateurs forment aussi partie de cette commission. Bien que le ministre soit expert en ces choses, et aimerait suivre jusqu'à un certain point, l'avis de cette commission.

L'hon. M. MANION: Je suis certain que la commission profitera des bons offices du ministre.

L'hon M. LAPOINTE: Ils sont à votre disposition.

(Le crédit est adopté.)

Administration du pilotage, $300,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Que veut dire ce crédit?

L'hon. M. LAPOINTE: Il est destiné à l'administration du pilotage. D'après l'article 6 de la loi de la marine marchande du Canada, le ministre de la Marine a la haute main sur 41 districts de pilotage, y compris ceux de Québec, de Montréal, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et d'Halifax qui relèvent de ce département. L'an dernier, nous avons dépensé $187,720.46. L'augmentation est due à l'état du navire qui fait le service à Pointe-au-Père. Le vieux navire Eureka est en mauvais état et on le remplacera par un remorqueur ou un bateau à essence dont le coût sera d'une centaine de mille dollars.

L'hon. M. GUTHRIE: Cela est-il inclue dans les $300,000?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, cela est inclus et cela explique l'augmentation.

L'hon. M. GUTHRIE: Je comprends que le ministre est le chef officiel des districts de pilotage du Canada et qu'à ce titre, il doit s'occuper non seulement de l'octroi de permis ou certificats aux pilotes, mais encore des règlements qui se rattachent à toute l'affaire. Mon renseignement veut que, surtout dans le fleuve Saint-Laurent, les pilotes s'enrichissent vite. On m'a dit qu'un pilote qui fait la navigation du Saint-Laurent, au cours d'une saison de quatre ou cinq mois, gagne jusqu'à $6,000. Il retire au moins jusqu'à $6,000 pour quatre ou cinq mois de travail et durant cet intervalle, il ne fait pas plus de 18 ou 20 voyages. Si j'ai été bien informé, l'honorable ministre voudrait-il nous dire quelles sont les règles qui président à ces paiements que l'on fait aux pilotes? J'en ai lu quelque chose dans les journaux, et j'en ai aussi entendu parler. On semble trouver que les pilotes ne se morfondent pas et

qu'ils sont payés très cher, surtout dans la région du fleuve Saint-Laurent.

L'hon. M. LAPOINTE: Tout le monde n'est pas d'accord sur ce point. Il m'est arrivé récemment une délégation de pilotes qui se plaignaient de ne pas être suffisamment payés. Le cas soumis par l'honorable député est un cas spécial. D'ordinaire, un pilote employé entre Montréal et Québec gagne moins de $3,000, et il faut défrayer ses propres dépenses pour aller prendre charge d'un navire et s'en revenir chez soi. Ces dépenses comprennent le prix régulier des billets de passage. A la fin de la saison il reste aux pilotes beaucoup moins que la somme mentionnée par mon honorable ami. En outre, il faut tenir compte du danger où ils se trouvent, en tout temps, de perdre leur position. Chaque printemps ils doivent subir un sévère examen de la vue. S'ils ne le passent pas, ils sont mis de côté. On les rend responsables de tous les accident qui peuvent arriver. La loi et les règlements sont très stricts. Les pilotes courent donc bien des risques. En fin de compte, je ne suis pas prêt à dire que le taux de leurs appointements est trop élevé.

M. LEWIS: Le projet de résolution déjà présenté aujourd'hui par l'honorable ministre pourvoit à ce que les navires de guerre, les navires-hôpitaux et tous les navires exclusivement occupés à la pêche soient exempts des droits de pilotage. L'item dont il s'agit maintenant a-t-il pour objet de faire payer par le Gouvernement les pilotes employés sur ces navires?

L'hon. M. LAPOINTE: Si ces navires emploient des pilotes ils doivent les payer d'après les taux ordinaires, mais ils ne sont pas obligés d'en employer. Voilà ce qui est prévu par le projet de résolution qui a été soumis à la Chambre. Ces navires sont exempts des droits de pilotage, les autres doivent acquitter ces droits, qu'ils emploient des pilotes ou n'en emploient pas.

L'hon. M. STEVENS: La question des droits de pilotage est une des plus importantes qui puissent concerner notre commerce, et ces droits constituent un des principaux éléments des frais subis par les navires qui fréquentent nos ports. L'honorable ministre vient de parler des charges relatives à la navigation du Saint-Laurent et des recettes des pilotes de cette région. Je ne connais pas les détails qui se rattachent à cette question, mais il en est survenu une semblable, il y a quelques années, par rapport à la côte du Pacifique. Les armateurs se sont plaints sérieusement du chiffre élevé des droits de pilotage. Si je ne me trompe, ils ont prétendu que les pilotes gagnaient, par année, environ $4,000 ou plus, en raison de services qui paraissaient valoir moins. Cependant, les pilotes de cette région-là travaillaient toute l'année, la navigation n'étant pas suspendue durant un certain temps comme l'est celle du Saint-Laurent. Loin de moi l'idée de dire que les pilotes ne devraient pas gagner de forts appointements, mais il faut, en toutes choses, garder le sens des proportions. Les frais de navigation devraient être aussi faibles que possible; les quaiages, les droits de pilotage, les droits de port et toutes les autres charges devraient être raisonnables. Sur la côte du Pacifique, on les a jugés trop élevés. Après avoir beaucoup discuté et étudié la question durant une couple d'années, on a trouvé un remède qui pourrait peut-être s'appliquer ailleurs comme il s'est appliqué là. Le ministre a été reconnu comme étant l'autorité qui préside au pilotage dans le port. Son autorité par rapport au pilotage est supérieure à celle de toutes les commissions. La commission que nous avions autrefois a été abolie et on lui a substitué le surintendant du pilotage, qui agit, sous les ordres du ministre. Je crois savoir que le résultat de ce changement a été très satisfaisant. Si je ne me trompe, les appointements des pilotes ont été fixés à $250 par mois et on leur accorde, en outre, une certaine somme pour frais de voyage. Le ministre a mentionné cela au sujet des dépenses diverses, mais en contrôlant ses rapports on peut voir qu'en sus des appointements que les pilotes du Saint-Laurent obtiennent en divisant les frais de pilotage entre eux, ces frais sont payés. Les droits sont mis en commun et les frais sont payés à même le total que la réunion de ces droits représente. Ce qui reste est divisé à titre de salaire entre les différents pilotes. Je crois donc que mon honorable ami a tort de dire qu'ils ont à payer différents frais à même leur salaire. Je sais, en outre, que dans certains cas, le pilote n'a pas ou a bien peu de frais de voyage à payer, parce qu'il obtient facilement des permis de circulation sur tous les navires qu'il n'est pas actuellement à piloter. Je sais qu'il en est ainsi sur la côte du Pacifique. Les pilotes de cette région avaient coutume de demander à titre de frais de voyage, le remboursement de deniers qu'ils n'avaient pas dépensés. Il y a plusieurs petits détails de ce genre qui contribuent à augmenter le coût du pilotage en général.

Je suis tout à fait d'avis que nous devons assurer la sécurité de nos ports et

faire de notre système de pilotage le meilleur qui se puisse créer, mais ce n'est pas une raison pour multiplier les dépenses. Nous devrions diminuer les dépenses de la navigation en maintenant des droits aussi peu élevés que possible et je crois que le pays tout entier en bénéficierait, le commerce y trouverait son profit et le port de Montréal aurait avantage à ce que les taux de pilotage du Saint-Laurent fussent moindres. Je pense que le système suivi sur la côte du Pacifique pourrait parfaitement bien être essayé dans les régions du pilotage mentionnées par mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie).

L'hon. M. LAPOINTE: J'ai reçu tellement d'avis divers au sujet de cette question que je l'étudierai attentivement cette année. Les pilotes prétendent que les salaires qu'ils reçoivent ne sont pas plus élevés que ceux qui sont payés ailleurs, tant aux Etats-Unis qu'en Europe, tandis que l'opinion de la fédération maritime semble tout à fait différente. Cette question sera étudiée à fond et mon honorable ami peut être assuré que justice sera rendue aux uns comme aux autres.

L'hon. M. GUTHRIE: Les renseignements dont je dispose viennent d'un membre de la fédération maritime; ils m'ont été donnés vers l'époque où une députation des pilotes du Saint-Laurent est venue voir mon honorable ami à Ottawa et lui a fait observer combien cette question des droits de pilotage empêchait le succès de la navigation sur le Saint-Laurent. Je ne savais pas comment cela s'arrangeait. Je croyais que le Gouvernement avait le droit de régler le montant des droits, mais ce membre de la fédération m'a dit que les pilotes qui travaillaient sur le Saint-Laurent quatre à cinq mois gagnaient jusqu'à $6,000 par an et il a ajouté que les expéditeurs ne pouvaient pas leur faire concurrence.

L'hon. M. LAPOINTE: Les pilotes disent que c'est là le cas d'un pilote qui a refusé d'appartenir à la corporation. C'est un pilote indépendant et les autres pilotes prétendent qu'il est protégé par la fédération et a été employé plus souvent qu'eux: d'où son salaire élevé. Naturellement, c'est un cas particulier et ce qu'il reçoit n'est pas la moyenne du salaire des pilotes qui est moins de $3,000.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce que ce que vient de dire mon honorable ami ne fait pas ressortir la nécessité de s'emparer du contrôle du pilotage? Ici, dit-il, nous voyons un pilote qui, par la protection de quelques compagnies de navigation reçoit un salaire double et plus que celui des autres pilotes. C'est tout à fait injuste et nous n'aurons jamais un système de pilotage efficace et satisfaisant si nous permettons que de telles choses se produisent. Mon honorable ami se trouve maintenant en face des mêmes difficultés que son prédécesseur. Celui-ci a reçu tous les arguments qui lui ont été soumis et auxquels on a fait allusion ce soir. Les mêmes réclamations existaient, on a avancé les mêmes arguments et on a agi.

L'hon. M. LAPOINTE: Pas dans le district de Montréal.

L'hon. M. STEVENS: Non. On a agi sur la côte du Pacifique et les résultats ont été satisfaisants. Je demanderai vivement à mon honorable ami de faire la même chose dans les intérêts de la navigation en général plutôt que dans les intérêts des pilotes.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons reçu ce qui ressemblait à une suggestion de la galerie de la presse de terminer à dix heures et si les honorables députés veulent bien laisser adopter les quelques articles de cette page, nous pourrions dire qu'il est onze heures et ajourner. Nous avons mis de côté deux articles qui pourront se discuter la semaine prochaine.

L'hon. M. STEVENS: Pourquoi ne pas nous entendre au sujet d'une discussion générale touchant l'article de la liste précédente qui a été réservé, puisque c'est un article important?

L'hon. M. GRAHAM: Parfaitement, nous allons adopter ces quelques articles et ajourner.

L'hon. M. STEVENS: Oui.

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a sur la page suivante deux articles que je voudrais faire adopter ce soir, les articles 250 et 251 du ministère de la Marine.

Institutions scientifiques—ministère de la Marine. Service météorologique y compris l'observation magnétique, subventions de $500 chacune aux observatoires de Kingston et de Montréal; aussi une allocation de $400 à L. F. Gorman, observateur à Ottawa, $262,000.

M. GUTHRIE: Je ne sais rien de ce crédit.

L'hon. M. LAPOINTE: Cela couvre les traitements.

L'hon. M. STEVENS: Je crois, monsieur le président que nous avons bien traité le ministre et comme ce crédit est

important, on pourrait le laisser de côté. Je vois qu'il comporte des questions que des députés absents aimeraient à discuter.

L'hon. M. LAPOINTE: Elles sont sans importance, mais si mon honorable ami en juge autrement, je consens volontiers à mettre l'article de côté ainsi que les autres. Je lui affirme que je n'ai rien à cacher.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

CÂBLOGRAMME DU HAUT COMMISSAIRE À LONDRES TOUCHANT L'EMBARGO SUR LE BÉTAIL

L'hon. M. MACKENZIE KING: A l'ouverture de la séance, le très honorable chef de l'opposition m'a dit un mot touchant une communication reçue du Haut Commissaire de Londres au sujet de l'embargo sur le bétail et j'ai promis de déposer son télégramme devant la Chambre à la première occasion. Je voudrais le produire avant l'ajournement.

M. L'ORATEUR: Avec la permission de la Chambre le premier ministre déposera le télégramme sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami veut-il bien le lire?

L'hon. M. MACKENZIE KING: Oui. Le télégramme est en date de Londres, le 22 avril, et adressé au premier ministre à Ottawa. Il se lit comme suit:

La presse associée canadienne m'informe que Lewis a demandé à la Chambre si j'avais dit qu'à moins de faire disparaître l'embargo sur le bétail les relations entre le Canada et la mère patrie pourraient être en danger. Je saisis la première occasion de vous prévenir que, quelle que soit mon opinion particulière, je n'ai jamais rien dit de semblable en public.

(Signé) LARKIN.

(La séance est levée à dix heures et vingt minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Lundi 8 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

CONVENTION DU PAS DU NID-DE-CORBEAU

Nomination d'un comité spécial.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose:

Que l'article 11 du règlement soit suspendu et que, pour donner suite à la résolution adoptée par la Chambre le 5 mai, MM. Maclean (Halifax), Euler, Malcolm, German, Duff, Macdonald (Pictou), McMurray, Hudson, McLean (Prince), Michaud, Mitchell, Archambault, Vien, Stork, Crerar, Forke, Johnson (Last Mountain), Fansher, Halbert, McConica, Shaw, Dickie, Jones, Drayton (sir Henry), Stewart (Lanark), Manion et Boys composent le comité spécial chargé de s'enquérir des tarifs de transport et de l'effet qu'aura sur le National et autres chemins de fer, comme sur le développement agricole et industriel du Dominion, la rentrée en vigueur de la convention du pas du Nid-de-Corbeau (par suite de l'expiration du temps d'inapplicabilité) le 6 juillet prochain;

Que ledit comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et archives, ainsi que les minutes et témoignages entendus devant le comité de la Chambre aux sessions précédentes, d'examiner des témoins sous serment et faire rapport en temps opportun.

M. l'ORATEUR: Je dois appeler l'attention de la Chambre sur l'article 11 du règlement dont la suspension est demandée par la motion actuelle. L'article dit:

Nul comité spécial ne peut, sans la permission de la Chambre, se composer de plus de quinze membres, et l'auteur d'une motion tendant à la nomination d'un comité spécial peut présenter les noms de ceux qui le composeront, à moins que cinq membres de la Chambre ne s'y opposent. S'il y a opposition, la Chambre peut nommer le comité de la manière suivante: chaque membre en nomme un, et ceux qui ont réuni le plus de voix constituent le comité avec l'auteur de la motion; mais il est toujours entendu que nul membre qui se déclare ou se prononce contre le principe ou le fond d'un bill, d'une résolution ou d'une question qui doit être renvoyée à un comité, ne peut faire partie de ce comité.

Je remarque que la liste présentée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux contient les noms de quelques honorables députés qui ont parlé ou voté contre la motion.

Cependant, le Parlement est suprême et cette règle peut être suspendue si c'est là le désire unanime de la Chambre. Le texte de la motion proposée par le ministre, décrète fort prudemment que la règle 11 soit suspendue. Si la motion est adoptée telle quelle à l'unanimité des voix, il n'y a pas d'objection à faire valoir; je désire toutefois appeler l'attention de la Chambre sur cette règle.

Quelques VOIX: Adoptée.

(La motion est adoptée.)

MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMMIGRATION

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice) propose la motion suivante:

Que le projet de loi (bill n° 16), tendant à modifier la loi de l'immigration soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Archambault, Cardin, Forke, Fortier, Hudson, Lapointe, Martell, McKenzie, McMurray, Murphy, Trahan, Sexsmith, Shaw, Stewart (Argenteuil), Stewart (Humboldt), que ledit

comité ait le pouvoir de faire rapport de temps à autre et que les articles 11 et 40 soient suspendus à cet effet.

Un plus grand nombre d'honorables députés à mon avis devraient être appelés à faire partie de ce comité, de sorte que j'ai laissé un espace en blanc pour l'insertion des noms. Si le leader de l'opposition (M. Meighen) veut bien me fournir les noms de quatre honorables députés de la gauche, nous les ajouterons à la liste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas la moindre objection à ce que la motion soit adoptée sans laisser cet espace en blanc. Et si nous désirons ajouter d'autres noms, nous pourrons proposer une motion à cet effet demain.

(La motion est adoptée.)

MODIFICATION DU CODE CRIMINEL

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice) propose la motion suivante:

Que le projet de loi (bill n° 17), tendant à modifier le code criminel, soit renvoyé au comité spécial sur le bill (n° 16); que ledit comité ait pouvoir de faire rapport de temps à autre et que l'application des articles 11 et 40 soit suspendue à cet effet.

(La motion est adoptée.)

1ère LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé, émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 72) (W), tendant à faire droit à Joseph-Robert-Lloyd Beamish;

Le 2e (bill n° 73) (V), tendant à faire droit à Clarence Robinson Miners.

Le 3e (bill n° 74) (Y), tendant à faire droit à Mary-Eleanor Menton;

Le 4e (bill n° 75) (Z), tendant à faire droit à Harvey-Easton Jenner;

Le 5e (bill n° 76) (A2), tendant à faire droit à Marie-Louise Dagenais;

Le 6e (bill n° 77) (B2), tendant à faire droit à Alexander Lawrie.

L'INDEMNITÉ DE VIE CHÈRE AUX FONCTIONNAIRES

M. McGIVERIN: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du premier ministre s'il a quelques renseignements à communiquer à la Chambre touchant l'indemnité de vie chère aux fonctionnaires publics.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, lorsque le budget supplémentaire pour l'exercice courant sera déposé, le Gouvernement proposera le programme suivant au sujet de la répartition de l'indemnité de vie chère qui sera accordée aux fonctionnaires publics au cours du présent exercice financier:

1. Sur les traitements de $1,200 et en dessous:

a) Les fonctionnaires ayant une ou plusieurs personnes à leur charge continueront à toucher l'indemnité en vigueur au cours de l'exercice de 1921-1922; b) les fonctionnaires qui ne sont pas soutiens de famille toucheront la moitié de l'indemnité en vigueur pendant l'exercice 1921-1922.

2. Sur les traitements de $1,200 et plus jusqu'à concurrence de $1,800 (inclusivement): a) les fonctionnaires ayant une ou plusieurs personnes à leur charge, toucheront les deux tiers de l'indemnité de vie chère en vigueur au cours de l'exercice 1921-1922. b) cette indemnité est abolie pour ceux qui ne sont pas soutiens de famille.

3. Sur les traitements de $1,800 et plus jusqu'à concurrence de $2,400, inclusivement: a) les fonctionnaires ayant une ou plusieurs personnes à leur charge toucheront un tiers de l'indemnité de vie chère en vigueur au cours de l'exercice de 1921-1922. b) cette indemnité est abolie pour ceux qui ne sont pas soutiens de famille.

4. Sur tous les traitements excédant $2,400, l'indemnité de vie chère est abolie.

Toutefois, pour ce qui est des traitements de $1,200 et en dessous, ainsi que des traitements de $1,800 et en dessous, des mesures seront prises afin que dans aucun cas un fonctionnaire public touchant un traitement moins élevé plus l'indemnité, ne puisse recevoir des appointements plus élevés qu'un collègue ayant un traitement plus élevé avec l'indemnité de vie chère réduite. J'ajouterai que mon honorable ami (M. McGiverin) m'a fait part de son intention de poser cette question et voilà pourquoi j'ai fait préparer ma réponse sous cette forme.

DATE DE L'EXPOSÉ BUDGÉTAIRE

L'hon. sir HENRY DRAYTON (York-Ouest): Sachant l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) désireux de nous tirer d'inquiétude au sujet de la date de son prochain exposé budgétaire, je le prierais de vouloir bien nous donner de cette date un aussi long avis que possible. N'était-ce pas cette semaine qu'il devait nous prévenir?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances: Nous ne sommes qu'au commen-

cement de la semaine. J'ai encore toute la semaine pour remplir ma promesse.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LE BATEAU-PATROUILLE "PHALAROPE"

1. Quand et pourquoi a-t-on remercié l'équipage du bateau-patrouille de pêche *Phalarope*?
2. Qui a-t-on nommé pour remplir les vacances, à quelle date, et sur quelle recommandation?
3. Des soldats rapatriés ont-ils demandé ces positions et quelques-uns d'entre eux ont-ils été nommés?
4. Dans la négative, pourquoi ne les a-t-on pas nommés?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. On a congédié, à la fin de décembre dernier, trois des quatre marins dont se composait l'équipage, et on a congédié l'autre le 28 février. Le navire ayant été retiré du service à la fin de décembre pour n'être pas mis en commission avant l'ouverture de la présente saison, c'est-à-dire avant le 1er avril, les services de l'équipage n'étaient plus requis.

2. H. B. Kelly, capitaine; Manning Mitchell, mécanicien; Harry Calder, cuisinier; Wilfrid Alexander, matelot. C'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui a autorisé leur engagement quand le navire fut mis en commission, le 23 mars 1922.

3 et 4. On a nommé un soldat rapatrié. Quant aux trois autres membres de l'équipage on les a nommés avant d'avoir reçu d'autres requêtes de la part de soldats rapatriés.

CHEMIN DE FER CARAQUET AND GULF SHORE

M. HANSON demande:

1. Quel prix le Gouvernement était-il convenu de payer pour le chemin de fer Caraquet and Gulf Shore?
2. Une partie du prix d'achat a-t-elle été payée?
3. Dans l'affirmative, combien, et quand?
4. Quelles réclamations ont-elles été produites auprès du département des Chemins de fer ou autre département du Gouvernement contre le prix d'achat de ce réseau?
5. L'honorable P. J. Veniot, ou autre personne en son nom, a-t-il produit une réclamation auprès d'un département du Gouvernement contre une partie quelconque de ce prix d'achat susdit?
6. Dans l'affirmative, quels sont le montant et la nature de cette réclamation?
7. Quelles sont les causes du retard apporté à la clôture de l'achat du chemin de fer en question?

L'hon. A. B. COPP (au nom du ministre des Chemins de fer):

1. $200,000, et la remise de $87,705.39 dus au réseau de l'Etat.
2. Oui.
3. $150,000, le 13 janvier 1921.
4. Le 10 juillet 1911, une par la W. S. Loggie Company, sans détails ni montant; le 4 décembre 1919, une par la succession P. H. Melvin, pour frais de surintendance, $6,500; le 30 juin 1920, une par G et H. Duguay, pour lopin de terre à Caraquet, sans montant; le 8 août 1921, une par W. G. Pugsley, pour frais d'avocat, $4,971.54.
5. Non, aucune.
6. Répondu sous le numéro 5.
7. La compagnie de chemin de fer ne peut offrir de titre acceptable tant que le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick en conseil n'aura pas autorisé la mise en possession à laquelle il a consenti, mais qu'il tarde de conférer.

ALLOCATIONS AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN

M. RINFRET demande:

1. Quelles allocations le gouvernement fédéral a-t-il faites au chemin de fer Canadien-Nord avant 1911?
2. A quelles dates ces paiements ont-ils été faits, et quels en étaient les montants?
3. Quelles allocations le gouvernement fédéral a-t-il faites à cette compagnie susdite, de 1911 à l'époque où le Gouvernement a acquis ce réseau?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer):

1. Voici les subventions en argent qui ont été payées par le gouvernement fédéral aux compagnies du réseau du Nord-Canadien pendant les années en question. L'état indique les paiements faits avant 1911, et entre 1911 et la date de l'acquisition du chemin de fer par le Gouvernement:

JUSQU'EN 1911

——	Nord-Canadien division de Québec.	Nord-Canadien division d'Ontario.	Chemin de fer Nord-Canadien.	Chemin de fer d'Halifax au Sud-Ouest.	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1883–1905	.....	.....	1,909,132 00	525,053 00	2,434,185 00
1905	.....	651,264 00	.....	226,815 80	878,079 80
1906	.....	420,608 00	.....	295,774 40	716,382 40
1907	256,870 40	244,224 00	91,200 00	316,567 73	908,862 13
1908	55,449 60	556,864 00	.....	.....	612,313 60
1909	164,172 29	250,982 40	.....	.....	415,154 69
1910	144,608 51	116,889 60	.....	.....	261,498 11
	621,100 80	2,240,832 00	2,000,332 00	1,364,210 93	6,226,475 73

DE 1911 AU 30 SEPTEMBRE 1917

——	Nord-Canadien division de Québec.	Nord-Canadien division d'Ontario.	Nord-Canadien d'Alberta.	Nord-Canadien du Pacifique.	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911	86,468 03	.....	.....	.....	86,468 03
1912	.....	.....	.....	2,705,378 00	2,705,378 00
1913	.....	8,948,809 47	2,832,024 00	2,520,281 00	14,301,114 47
1914	.....	2,343,335 80	262,080 00	178,077 80	2,783,493 60
1915	.....	495,604 83	.....	244,889 57	740,494 40
1916	.....	358,180 41	.....	.....	358,180 41
1917	.....	80,963 37	.....	.....	80,963 37
	86,468 03	12,226,893 88	3,094,104 00	5,648,626 37	21,056,092 28

2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 2.

LA PRODUCTION DE LA TOURBE

M. RINFRET demande:

1. Existe-t-il des tourbières dans le Dominion?
2. Dans l'affirmative, combien par province?
3. Où sont-elles situées?
4. D'aucunes sont-elles actuellement exploitées?
5. Quel est le capital des compagnies qui les exploitent?
6. Le Gouvernement a-t-il été prié de leur venir en aide?
7. Dans l'affirmative, l'a-t-il fait?
8. Quel montant a-t-il souscrit à chacune, à titre de subvention ou pour expérimentation?
9. Quels sont les résultats obtenus?

L'hon. CH. STEWART: (ministre de l'Intérieur):

1. Oui.

2. Le nombre total n'est pas connu au département.

3. Les tourbières examinées jusqu'à ce jour sont celles qui, considère-t-on, font concevoir les plus grandes espérances, vu leur étendue et leur situation rapprochée des moyens de transport et des marchés probables.

4. Il y en a une à Alfred (Ont.) et une à Sainte-Thérèse de Blainville (Qué.).

5. A Alfred, l'exploitation est dirigée par la commission des tourbières, nommée et financièrement soutenue par le gouvernement fédéral et par le gouvernement de la province d'Ontario. A Sainte-Thérèse, elle l'est par Le Combustible National, Limité, dont la mise de fonds autorisés est de $500,000.

6. Le gouvernement fédéral a fourni l'argent nécessaire pour faire face à la moitié des dépenses de la commission des tourbières depuis qu'elle est établie.

7. La quote-part des dépenses de la commission que le gouvernement fédéral a payée, depuis le commencement des travaux jusqu'au 30 avril 1922, s'élève à $149,-358.44.

8. La commission des tourbières a été créée en 1918, alors que le problème du combustible était grave, afin de trouver un moyen d'utiliser dans le commerce un combustible brut dont le Canada possède une

abondante quantité, et jusqu'à ce jour les résultats sont considérés comme meilleurs que ceux qui ont été obtenus ailleurs.

SERVICE POSTAL DE RICHMOND-WOLFE

M. TOBIN demande:

1. Combien d'itinéraires ruraux de la poste sont actuellement desservis dans le comté de Richmond-Wolfe?
2. Quelle est la désignation de chaque itinéraire?
3. Quel est le nom du facteur de chaque itinéraire?
4. Quel est le parcours quotidien de chaque facteur rural?
5. Quels sont les appointements de chacun des facteurs ruraux?

L'hon. CHARLES MURPHY (ministre des Postes):

1. 34 en entier, 4 en partie.

2, 3, 4 et 5.

Désignation de l'itinéraire.	Nom du courrier d'entreprise.	Longueur de l'itinéraire.	Coût annuel.
		Milles	$ c.
Asbestos R. R. n° 1	Zoël Jutras	28 3/8	1,000 00
Bishop's Crossing R. R. n° 1	B. J. McKenzie	23	780 00
Bishop's Crossing R. R. n° 2	R. A. Bloomfield	20 1/2	861 00
Bromptonville R. R. n° 1	William Provencher	27 5/12	1,080 00
Bromptonville R. R. n° 2	G. Hains	28	1,175 00
*Coleraine Station R. R. n° 1	A. Rouleau	18	810 00
Danville R. R. n° 1	P. Johnson	20 3/8	960 00
Danville R. R. n° 2	P. Johnson	18	900 00
DanvilleR. R. n° 3	O. Caouette	23 7/8	1,150 00
Danville R. R. n° 4	E. M. Leet	29 3/4	1,200 00
Garthby Station R. R. n° 1	Noé Dupont	32	624 00
Greenlay R. R. n° 1	F. Charland, Jr	14	600 00
Ham-Sud R. R. n° 1	E. Goddard	20	700 00
Kingsbury R. R. n° 1	W. Armstrong	16	640 00
Marbleton R. R. n° 1	W. M. Bishop	12 3/8	488 00
Melbourne R. R. n° 1	G. M. Cox	16	640 00
Melbourne R. R. n° 2	J. Dunn	15	620 00
Richmond R. R. n° 1	P. Côté	29 1/2	1,138 60
Richmond R. R. n° 2	C. A. Chamberlain	15	600 00
Richmond R. R. n° 3	Adam Badger	23	920 00
St-Adolphe de Dudswell R. R. n° 1	A. Barter	20 7/8	850 00
St-Adrien R. R. n° 1	A. Boisvert	20	939 00
St-Adrien R. R. n° 2	E. Després	23	900 00
St-Camille R. R. n° 1	A. Dion	29 1/2	1,200 00
St-François-Xavier de Brompton R.R. n° 1	G. Robert	11 1/4	490 00
St-Georges de Windsor R. R. n° 1	A. Fréchette	23	900 00
*Sherbrooke R. R. n° 3	A. A. Lothrop	16 1/2	700 00
*Sherbrooke R. R. n° 4	E. Lessard	21	1,000 00
Stoke-Centre R. R. n° 1	E. Marquis	23 7/10	1,050 75
*Trenholm R. R. n° 1	W. H. Stevens	17	725 00
Weedon R. R. n° 1	T. Lapointe	17	1,050 00
Weedon R. R. n° 2	P. Fortin	24 1/2	800 00
Windsor R. R. n° 1	H. Bolduc	17	760 00
Windsor R. R. n° 2	W. Courchesne	26 3/10	1,390 00
Wotton R. R. n° 1	D. Pinard	17 9/10	509 50
Wotton R. R. n° 2	S. Goulet	14 3/8	600 00
Wotton R. R. n° 3	L. D. Breault	17	600 00
Wotton R. R. n° 4	L. D. Breault	20 7/8	735 00

*Itinéraires partiellement desservis.

LA MARGARINE

M. TOBIN demande:

1. Quand a-t-on modifié la loi pour permettre la fabrication et l'importation au Canada de l'oléomargarine?
2. Quelle quantité d'oléomargarine a été depuis lors fabriquée au Canada?
3. Quelle quantité d'oléomargarine a été importée depuis lors au Canada?
4. Quand doit expirer la période juridique pour l'importation et le fabrication de l'oléomargarine?
5. Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger cette période davantage?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes):

1. Par décret du conseil (C.P. 3044) rendu le 23 octobre 1917 et entré en vigueur le 1er novembre de la même année et, plus tard, par les lois fédérales du 10 novembre 1919, du 18 septembre 1920 et du 4 juin 1921.

2. Les renseignements manquent là-dessus.

3. Margarine importée pour la consommation au Canada:

	Livres.
Exercice finissant le 31 mars 1918	2,262,514
Exercice finissant le 31 mars 1919	4,217,916
Exercice finissant le 31 mars 1920	6,497,031
Exercice finissant le 31 mars 1921	4,630,747
Exercice finissant le 31 mars 1922	1,345,784
Total	18,953,992

4. Le 31 août 1922.

5. Au Feuilleton, sous le chapitre des avis de motions, la résolution n° 25 traite ce sujet. Cela étant, le Gouvernement ne doit pas être appelé à se prononcer à cet égard.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Réponse à la question n° 2: Jusqu'au 31 mars 1922, 27,061,132 livres.

BUREAUX DE POSTE DE RICHMOND ET WOLFE

M. TOBIN demande:

1. Combien de maîtres de poste ont été nommés dans le comté de Richmond et Wolfe, du 21 septembre au 1er janvier 1922?

2. Quels sont les noms a) de ces maîtres de poste, b) des bureaux de poste, et c) des personnes qui ont recommandé les nominations?

L'hon. CHARLES MURPHY (ministre des Postes)

Comté de Richmond

Désignation du bureau	Appointements et allocations
	*$ 250 00
Asbestos	1,576 65
Bromptonville	1,543 69
Danville	3,643 30
Duplin	60 00
Flodden	72 00
Gore	85 00
Greenlay	239 08
Hardwood Hills	60 00
Kingsbury	606 59
Lorne	200 96
Melbourne	771 60
New-Rockland	120 00
Richmond	4,082 04
Saint-Claude	124 29
Saint-Claude-Nord	93 00
Saint-Cyr	82 00
Saint-François-Xavier-de-Brompton	509 09
Saint-George-de-Windsor	412 86
Stoke Centre	336 37
Upper Melbourne	60 00
Windsor	2,461 88
Windsor-Est	971 29

Comté de Wolfe

Beaudoin-Centre	60 00
Belmina	60 00
Bishop's Crossing	799 06
Côté Mills	60 00
D'Israeli	1,407 75
	†210 00
Dudswell Junction	82 00
Fontainebleau	246 67
Garthby Station	797 06
Garthby-Ouest	60 00
Ham-Nord	332 99
Ham-Sud	245 79
Lac Aylmer	139 00
Lime Ridge	109 90
Marbleton	646 79
Wolfstown-Nord	60 00
Notre-Dame-de-Ham	327 65
Saint-Adolphe-de-Dudswell	271 11
Saint-Adrien	406 02
Saint-Camille	629 87
Saint-Fortunat	249 64
Saint-Gérard	520 84
Sanborn	80 00
Dudswell-Sud	72 00
Stenson	178 00
Stratford-Centre	264 84
Weedon	1,049 78
Wolfstown	313 12
Wotton	969 59

* Le département des Travaux publics paie $250, et celui des Postes, $100. Total, $350, pour le loyer des bureaux de poste.

† Le département des Travaux publics paie $210 et celui des Postes, $150. Total, $360, pour le loyer des bureaux de poste.

INSPECTEUR DES POSTES DE SHERBROOKE

M. TOBIN demande:

1. Le Gouvernement précédent a-t-il adopté un décret abolissant les fonctions d'inspecteur des postes à Sherbrooke, P.Q.?

2. Dans l'affirmative, quand et pourquoi?

3. Ce décret a-t-il été plus tard rescindé?

4. Dans l'affirmative, quand et pourquoi?

5. Combien y a-t-il de fonctionnaires actuellement au bureau de l'inspecteur des postes à Sherbrooke?

6. Quels sont leurs noms et leurs appointements respectifs?

7. Où demeurait chacun de ces fonctionnaires avant leur nomination?

L'hon. CHARLES MURPHY (ministre des postes):

1, 2, 3 et 4. Aucun décret n'a été adopté pour l'abolition de la position d'inspecteur du bureau de poste de Sherbrooke en particulier, mais un décret général a été adopté en vertu duquel toutes les positions d'inspecteurs ont été abolies et leurs fonctions

fusionnées avec d'autres qui seront attribuées aux emplois projetés de surintendants divisionnaires du service des postes.

Sous le régime de ce décret du conseil, les Griffenhagen abolirent le bureau d'inspection à l'hôtel des postes de Sherbrooke, et ils établirent douze surintendants de district dans le pays, laissant quelques inspecteurs sous le titre d'inspecteur de bureaux de poste, sous la direction du bureau du surintendant du district, dans les endroits les plus importants; c'est ainsi que M. Dastous, inspecteur de bureaux de poste, a été laissé en charge de la division de Sherbrooke, tandis que son personnel a été transféré à d'autres endroits; ce personnel a été réinstallé par l'hon. M. Belley, puis l'hôtel des postes de Sherbrooke a repris son ancien status comme bureau d'inspection indépendant.

5. Onze employés.

6. Dastous, L. E., $3,840; Soles, C. E., $2,800; Lalier, Jos., $2,760; Downing, J. D., $1,800; Mullins, G. (Mlle), $1,800; Aubin, R. (Mlle), $1,680; Fréchette, R. $1,440; Choquette, J. (Mlle), $1,140; Lefebvre, J. P., $1,260; Bousquet, P., $1,260; Genest, G. (Mlle), $960.

7. Dastous, L. E., Sherbrooke; Soles, C. E. (transféré de la division du R.M.S.), Montréal; Lallier, J., Coaticook; Downing, J. D., Cookshire; Mullins, G. (Mlle), Sherbrooke; Aubin, R. (Mlle), Sherbrooke; Fréchette, R., Wolfstown; Choquette, J., Sherbrooke; Bousquet, P., Sherbrooke; Lefebvre, J. P., Sherbrooke; Genest, G. (Mlle), Sherbrooke.

FONDS D'ÉLECTION

M. BINETTE demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de modifier la loi des élections fédérales pour rendre obligatoire la publication des noms de tous les souscripteurs aux fonds d'élection, ainsi que la somme souscrite par chacun?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Les amendements à la loi des élections fédérales seront considérés en temps opportun.

CANALISATION DU FLEUVE SAINT-LAURENT

M. BINETTE demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il reçu une communication du gouvernement impérial au sujet de la canalisation du fleuve Saint-Laurent?

2. Le gouvernement fédéral a-t-il communiqué avec l'ambassadeur britannique à Washington à ce sujet?

3. Le gouvernement fédéral a-t-il communiqué avec le congrès des Etats-Unis à ce sujet?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. Non, à part de transmettre une copie des minutes du conseil, en date du 24 décembre 1919, qui déclarait que le gouvernement canadien était prêt à s'unir au gouvernement américain afin de soumettre le renvoi de la question de la canalisation du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et le lac Ontario, à la commission mixte internationale.

2. Oui.

3. Non.

COMPENSATION AUX VICTIMES DES ÉMEUTES DE QUÉBEC

M. PARENT demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de prendre les moyens de pourvoir à la compensation des victimes innocentes qui durant les soi-disant émeutes de Québec, en 1918, ont été tuées ou blessées ou ont subi des dommages du fait des soldats de Sa Majesté?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Cette question est à l'étude.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

M. LANCTOT demande:

1. S'il est vrai que les appels portés par de nombreux fonctionnaires, mécontents de leur classification, n'ont jamais atteint le bureau d'appel.

2. S'il est vrai que ces appels sont dirigés contre des décisions de chef de service qui ont refusé de recommander la classification qu'on disait être conforme à la nature du travail que ces fonctionnaires accomplissent?

3. S'il est vrai que ces appels n'atteignent pas le bureau d'appel parce qu'ils sont arrêtés par les chefs de service contre la décision desquels ils sont dirigés.

4. Dans l'affirmative, si le Gouvernement se propose de prendre les moyens de donner justice aux fonctionnaires en question, en permettant aux appels d'arriver au bureau d'appel malgré l'opposition des chef de service contre la décision desquels les appels sont présentés.

5. Dans la négative, pourquoi pas.

M. CHISHOLM demande:

1. Si le Gouvernement sait que des fonctionnaires publics subordonnés aux sous-ministres reçoivent des appointements supérieurs à ceux de ces sous-ministres.

2. Dans l'affirmative, si le Gouvernement se propose de maintenir ce système?

3. Quels sous-ministres ou autres fonctionnaires du service public reçoivent plus de six mille piastres par année du Gouvernement.

M. TOBIN demande:

1. Combien de maîtres de poste ont été démis de leurs fonctions dans le comté Richmond et Wolfe, du 21 septembre 1911 au 1er janvier 1922?

2. Combien de maîtres de postes ont résigné leurs fonctions dans le comté de Richmond et Wolfe pendant la même période?

3. Combien de maîtres de poste sont forts dans le comté de Richmond et Wolfe, pendant la même période?

4. Quels étaient, dans chaque cas, les noms des maîtres de poste et des bureaux de poste?

5. Les causes des destitutions des maîtres de poste, dans chaque cas, et pendant la période susdite?

M. TOBIN demande:

1. Combien de maîtres de poste ont été nommés dans le comté de Rochmond et Wolfe, du 21 septembre au 1er janvier 1922?

2. Les noms a) de ces maîtres de poste, b) des bureaux de postes, et c) des personnes qui ont recommandé les nominations?

M. McDONALD (Témiscamingue) demande:

1. Combien de multigraphes mécaniques emploie-t-on dans les divers départements du Gouvernement?

2. Quelle somme de travail a-t-on fait avec ces appareils au cours de l'exercice 1921-22, dans chaque département?

3. Ce travail est-il sous le contrôle du comité éditorial?

LE TRANSFERT DES RESSOURCES NATURELLES

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition) demande:

Copie de toute la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, depuis le 10 juillet 1920, touchant le transfert des ressources naturelles.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Rien ne s'oppose à l'adoption de cette motion, mais je tiens à faire observer à mon très honorable ami que les fonctionnaires des Affaires étrangères et ceux de mon propre personnel affirment qu'il n'y a ni dans l'un ni dans l'autre de ces départements, d'autres lettres du premier ministre du Canada aux gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, que celles que j'ai adressées moi-même, avec leur réponse que je consens volontiers à déposer maintenant sur le bureau de la Chambre. La date mentionnée, est celle du 10 juillet 1920, qui, si je ne me trompe, est celle de la formation du cabinet de mon très honorable ami. Peut-être désire-t-il le dépôt de certaine correspondance à laquelle il a été mêlé. Je serais heureux de la déposer, s'il me disait où elle se trouve, mais je ne puis la retracer dans le département.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que mon honorable ami, en assumant sa fonction, n'ait pris trop de nouveaux secrétaires et garde trop peu des anciens. Ces lettres que j'ai dictées moi-même dans le cours ordinaire des choses sont d'un caractère purement officiel. On a dû en garder des copies au département même, de sorte qu'on peut facilement les y trouver.

L'hon. MACKENZIE KING: Bien loin d'agir en la façon dont mon honorable ami parle, j'ai été jusqu'à pourvoir à ses anciens secrétaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas dans votre département.

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, dans mon propre département. Je désire véritablement déposer la correspondance en question, mais je ne puis la retracer; malgré les recherches incessantes que j'ai fait faire et qui se continueront, mais jusqu'à présent, je n'a pu trouver cette correspondance dans aucun dossier du département.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION CONCERNANT L'IMMIGRATION ASIATIQUE

M. McQUARRIE soumet un projet de résolution conçu dans ces termes:

La Chambre est d'avis que l'immigration des Orientaux et leur multiplication rapide constitue une menace sérieuse contre les conditions de vie, surtout sur la côte du Pacifique, et contre l'avenir du pays en général, et que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer l'exclusion future d'une immigration orientale de ce genre.

Monsieur l'Orateur, c'est avec beaucoup d'appréhension que je me lève pour soumettre ce projet de résolution. Je comprends parfaitement, en effet, l'importanse et l'amplitude de la question en jeu, Je n'ai pas de peine à reconnaître, d'autre part, combien je manque des aptitudes qu'il me faudrait pour exposer convenablement ce problème à la Chambre. Je me rassure, toutefois, en pensant que d'autres honorables députés, de la Colombie-Anglaise particulièrement, prendront la parole après moi et qu'ils pourront aisément suppléer à l'insuffisance de mon argumentation. Ce n'est pas la matière qui manque et pour être clair, il me faudra la condenser, mais je serai aussi bref que possible. La résolution proposée demande l'exclusion des immigrants asiatiques. Je ne vois pas très bien la nécessité qu'il y aurait pour moi de faire observer que ce projet de résolution n'inclut pas des sujets britanniques tels, par exemple, les naturels de l'Inde qu'on appelle généralement des Indous. La loi de l'immigration donne la définition suivante du mot immigrant:

"immigrant", signifie une personne qui entre au Canada avec l'intention d'y faire son domicile; et aux termes de la présente loi toute

personne qui entre au Canada est présumée être un immigrant, à moins qu'elle n'appartienne à l'une des catégories de personnes ci-dessous énumérées sous la désignation de non-immigrants, savoir:

i. Les citoyens du Canada et les personnes qui ont leur domicile en Canada;

ii. Les agents diplomatiques et consulaires, et tous les représentants accrédités et fonctionnaires des gouvernements britanniques ou étrangers, leurs suites, leurs familles et leurs hôtes qui viennent au Canada pour y demeurer ou y remplir des fonctions officielles, ou en route vers un autre pays;

iii. Les officiers et les hommes appartenant ou attachés aux forces régulières navales et militaires de Sa Majesté, avec leurs femmes et leurs familles;

iv. Les touristes et voyageurs qui traversent simplement le Canada en route vers un autre pays;

v. Les étudiants qui viennent au Canada et durant leur présence pour suivre les cours ou les classes d'une université, ou d'un collège, autorisés par une loi ou une charte à conférer des degrés; ou d'une école ou autre institution d'enseignement reconnus comme telles par le ministre pour les objets de la présente loi.

vi. Les membres d'organisations dramatiques, musicales, artistiques, athlétiques ou de spectacle, qui viennent au Canada pour quelque temps seulement, dans le but d'y donner des représentations ou exhibitions publiques de nature amusante ou instructive; et les acteurs, artistes, conférenciers, musiciens, prêtres et ministres du culte, les professeurs de collèges ou d'autre établissements d'enseignement, et les voyageurs de commerce, qui viennent au Canada pour y exercer temporairement leur profession.

vii. Les porteurs d'un permis d'entrer au Canada, libellé selon la formule A de l'annexe à la présente loi et signé par le ministre ou quelqu'autre personne à ce autorisée.

Il faut tenir compte de cette définition dans l'examen du sujet en discussion.

Le projet de résolution demande l'exclusion de tous les Orientaux qui chercheront à l'avenir à entrer au Canada à quelque titre que ce soit pour s'y fixer définitivement. Cela revient à dire, selon le raisonnement des Californiens, qu'on veut empêcher l'accroissement par l'immigration d'une population qui, pour les raisons plus loin mentionnées, est non seulement indésirable, mais dangereuse pour les intérêts canadiens. On laisse au Gouvernement le soin de choisir le mode d'exclusion et de régler les détails.

Il conviendrait peut-être d'examiner ce que disent nos lois touchant l'immigration dans notre pays. Pour les Chinois, nous avons le champ libre. Il n'existe aucun traité ni accord entre la Grande-Bretagne et la Chine à ce sujet. Les différents ministères qui se sont succédés au Canada depuis plusieurs années ont cependant adopté une politique de restriction relativement à l'immigration chinoise. La question a été souvent et longuement examinée, et les restrictions ont été poussées aussi loin que possible. En 1885, on a imposé un droit d'entrée de $50, qui fut doublé en 1901 et porté à $500 en 1904. On pensait, à cette époque, que ce droit équivaudrait à une interdiction, et que l'immigration chinoise ne nous créerait plus de difficultés. Malgré tout, les immigrants continuèrent d'affluer. Apparemment, les Chinois consentaient volontiers à payer $500 et ils immigraient en grand nombre. En 1919, fut promulgué un décret ministériel, portant le n° 1202, qui interdisait l'entrée en Canada à certains ports de la Colombie-Anglaise — tous les ports de cette province, je crois — d'ouvriers spécialisés ou non; ce décret s'appliquait aux Chinois comme aux autres. En dépit de cet arrêté, les Chinois continuèrent d'immigrer en Canada. D'abord, ils y entrèrent comme étudiants. Apparemment, les Chinois qui désiraient venir au Canada pensaient qu'il valait mieux se présenter aux Canadiens comme étudiants, et c'est ainsi qu'un grand nombre d'entre eux purent pénétrer au Canada. Quand on y mit fin jusqu'à un certain point et qu'on ne laissa plus entrer que les étudiants qui vraiment désiraient suivre les cours des universités reconnues et qui pouvaient en fournir la preuve, les rusés Chinois adoptèrent une autre tactique. Les immigrants devinrent des négociants: l'an dernier, il en arriva 1,445. On s'est aperçu qu'en dépit des restrictions qu'on pouvait adopter, et du soin qu'on pouvait apporter dans la rédaction des règlements pour les rendre aussi rigoureux que possible, les Chinois continuaient néanmoins d'entrer au Canada.

Quant aux Japonais, il existe un traité entre le Royaume-Uni et le Japon, intitulé: "Traité de commerce et de navigation". Il fut signé à Londres, le 3 avril 1911 et ratifié à Tokio le 5 mai de la même année. Ce traité dit:

Les sujets des hautes parties contractantes auront pleine liberté d'entrer, de voyager et de résider dans les territoires de l'autre, et, se conformant aux lois du pays,—

1. Ils seront, en tout ce qui se rapporte aux voyages et à la résidence, placés sur le même pied que les indigènes.

2. Ils auront le droit, comme les indigènes, de poursuivre leur commerce et leur fabrication, et de faire le négoce de toutes sortes de marchandises de commerce légitime, soit en personne, soit par des agents seuls ou en société avec des étrangers et des indigènes.

3. Ils seront, en tout ce qui concerne la poursuite de leurs industries, métiers, professions et études éducationnelles, placés sous tous rapports sur le même pied que les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée.

Ce traité fut confirmé par le Canada en 1913, par l'adoption de la loi du traité japonais. En même temps qu'il confirmait le traité le Canada stipulait:

Que rien dans ledit traité ou dans la présente loi ne doit être réputé abroger aucune des dispositions de la loi de l'immigration ni lui porter atteinte.

Le traité en question entra en vigueur le 17 juillet 1911 et doit y demeurer jusqu'au 17 juillet 1923, à la condition suivante:

Dans le cas où ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'aura donné avis à l'autre partie, douze mois avant l'expiration de ladite période, de son intention de révoquer le traité, il continuera d'être valable jusqu'à l'expiration d'un an à compter de la date où l'une ou l'autre des hautes parties contractantes l'aura dénoncé.

En ce qui concerne les dominions, colonies, possessions et protectorats britanniques auxquels le présent traité a pu être rendu applicable en vertu de l'article 26, l'une ou l'autre des hautes parties contractantes aura cependant le droit de le révoquer séparément à quelque époque que ce soit, en en donnant avis douze mois d'avance.

Or, ce traité nous permet ou nous empêche d'adopter une politique d'exclusion à l'égard des Japonais; c'est là une question sur laquelle je ne désire exprimer aucune opinion en ce moment. Cependant, il a d'autres effets. Il empêche les législatures des diverses provinces d'adopter des lois susceptibles d'établir des préférences indues. En diverses occasions, autrefois, la Colombie-Anglaise, quel que soit le parti politique dominant, a adopté des lois de ce genre. L'an dernier, le gouvernement actuel a fait adopter un arrêté du conseil décrétant que tous les octrois et baux de concessions forestières devaient contenir une clause défendant l'emploi dans ces limites des Chinois ou des Japonais. Cet arrêté du conseil a été ensuite ratifié par une loi de la législature provinciale. Au mois de février de cette année, la cour suprême du Canada a rendu une décision déclarant que l'arrêté et l'acte étaient *ultra vires* parce que la naturalisation et les étrangers sont des sujets qui, d'après la constitution, tombent sous la juridiction exclusive du Parlement et parce que cet arrêté et cette loi venaient en conflit avec le traité que je viens de citer. Or, je prétends que nous devrions demander au gouvernement britannique d'aviser le Japon que ce traité sera dénoncé en juillet prochain. La Grande-Bretagne peut ainsi aviser le Japon de la part du Canada sans pour cela engager les autres pays de l'empire qui sont parties au traité. Il existe aussi un autre arrangement verbal en vigueur. En 1907, et durant les années précédentes, un grand nombre de Japonais sont venus en Colombie-Anglaise; je crois que plus de 7,000 sont venus en 1907. Le peuple de la Colombie-Anglaise s'y est vivement opposé et Vancouver a été témoin de beaucoup d'émeutes provoquées par cette question de race. Cette question ayant été exposée au Gouvernement, le président actuel de la Chambre des communes a été envoyé au Japon pour trouver moyen de négocier un arrangement limitant l'immigration japonaise en Canada. C'est cet arrangement auquel je viens de faire allusion en parlant d'un arrangement verbal. Les termes n'en ont pas été publiés et nous ne pouvons les connaître; c'est pourquoi je me demande s'il est bon qu'il existe une entente de cette nature et de remettre entre les mains d'une nation étrangère le droit de dire qui pourra venir en notre pays. Je prétends, monsieur l'Orateur, que cet arrangement devrait être annulé. Les lois d'immigration du pays, telles qu'elles existent actuellement, sont apparemment opposées aux Chinois. Le 23 mars dernier, le *Vancouver World* publiait une dépêche de Montréal qui se lisait comme suit:

En ce qui regarde l'immigration chinoise, les lois canadiennes sont une honte, a déclaré l'honorable C. Teur, consul général de Chine au Canada, au cours d'une causerie donnée ici, vendredi dernier, devant les membres de l'association des manufacturiers.

"Il n'existe acune raison pour maintenir en vigueur ces lois de préférences injustes", dit-il, "les manœuvres chinois ne veulent pas venir en Canada, mais les étudiants le désirent."

Il est parfaitement vrai que les Chinois ont le droit de se plaindre, car je crois qu'ils sont injustement traités, étant donné que nous imposons une taxe de $500 par tête sur tous les sujets chinois qui viennent au pays. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il vaudrait beaucoup mieux changer cela et substituer à la taxe de $500 une défense complète aux Chinois de venir au Canada.

Les Japonais aiment beaucoup protester contre le traitement des Canadiens à leur égard. Il est intéressant d'examiner la situation en ce qui regarde les Canadiens au Japon. Dans le hansard de cette année, à la date du 5 mai, je trouve des réponses données par le premier ministre aux questions de l'honorable député de Victoria (M. Tolmie), et ces réponses démontrent que, comme tous les autres étrangers, les Canadiens ne peuvent, individuellement, détenir des terres au Japon et ne peuvent non plus être propriétaires de vaisseaux battant pavillon japonais, ni même s'engager dans l'exploitation des mines. Les réponses continuent:

Ils ne peuvent être actionnaires de la banque du Japon, de la Yokahama Specie Bank, de la banque de Corée, de la compagnie des chemins de fer de la Mandchourie, Sud, de la

Oriental Development Company ou de certaines autres compagnies bénéficiaires de subventions du gouvernement. Ils ne peuvent être membres ou courtiers des diverses bourses du Japon, Comme individus ils ne peuvent pas faire partie des chambres de commerce japonaises. Ils ne peuvent s'occuper d'émigration.

Les manœuvres d'origine étrangère ne peuvent avoir du travail au Japon en dehors des limites des anciens établissements étrangers ou des zones fixées pour la "résidence mixte", sans l'autorisation expresse des autorités administratives. Les ouvriers visés sont ceux qui sont engagés dans les travaux de la ferme, de la pêche, des mines, entreprises publiques, bâtiment, fabrication, transport, traction (de véhicules), arrimage et autres formes de travaux manuels.

Nos collègues remarqueront que nous jouissons de certains privilèges au Japon et que ces restrictions ne s'appliquent pas aux gens de service, ou aux cuisiniers et garçons ou filles de table.

L'hon. M. GUTHRIE: Un Canadien peut-il prendre une terre à ferme au Japon ou s'adonner à l'agriculture?

M. McQUARRIE: Si je suis bien renseigné, un Canadien ne peut pas prendre une terre à ferme au Japon ni faire de l'agriculture pour son bénéfice.

J'ai pu difficilement faire le compte exact de la population orientale en Canada. Je suis resté étonné du peu de renseignements qui sont en possession des fonctionnaires de l'immigration, mais j'ai pu arriver à un certain résultat en m'adressant à diverses sources. D'après le recensement de 1911, il y avait en Colombie-Anglaise à ce moment-là 19,568 Chinois, et dans tout le Dominion, 27,774. Depuis 1911, le Canada a reçu 29,-359 immigrants chinois. On me dit que les naissances égalent à peu près les décès. On peut supposer que le Canada possède actuellement une population chinoise de 57,-133 sujets dont environ 38,000 habitent la Colombie-Anglaise. Remarquez que les Chinois ont doublé en nombre depuis dix ans.

D'après le recensement de 1911, il y avait en Colombie-Anglaise 8,587 Japonais, et dans le Dominion, 9,021. L'immigration japonaise depuis 1911 a donné 7,290 sujets. Le taux de la natalité chez les Japonais immigrés est tel qu'on peut supposer la présence en Canada de 16,300 Japonais fixés principalement en Colombie-Anglaise.

Je possède une brochure publiée par la société japonaise du Canada qui m'est arrivée par la voie postale ces jours derniers. On affirme dans cette brochure que la population japonaise en Canada vers la fin de 1920 ne dépassait pas 15,453 individus. De ce nombre, la population mâle au-dessus de vingt ans d'âge figure pour 7,153 sujets occupés aux travaux de la pêche ou de la culture ou engagés dans le service domestique, l'arrimage ou le négoce, etc. Les pêcheurs sont, dit la brochure, au nombre de 1,467. Dans le vrai, nous savons tous que le nombre des Japonais adonnés à l'industrie de la pêche en Colombie-Anglaise dépassait de beaucoup ce chiffre vers 1920. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a délivré, cette année-là, aux Japonais, 2,227 permis de pêche au filet à mailler et 519 permis de pêche au chalut, soit en tout 2,746 permis. En partant sur la base de deux hommes par bateau de pêche—et chaque permis octroyé représente au moins deux pêcheurs intéressés à l'exploiter—nous arrivons au total de 5,492 Japonais faisant la pêche en Colombie-Anglaise.

Il se donne aussi d'autres espèces de permis, comme le fait observer mon collègue de Vancouver-Centre (M. Stevens). On délivre des permis pour pêcher à la seine, par exemple. Calculez sur la même base, tenant compte que là aussi les Japonais se sont trompés dans leur évaluation, et vous arrivez au total de 50,000 sujets japonais en Canada à la fin de 1920.

On a accusé les Japonais de fausses déclarations en ce qui concerne les naissances. Je ne suis pas en mesure de dire si ces imputations sont fondées. On peut croire, d'après le taux des naissances dans la population japonaise de la Colombie-Anglaise, que celle-ci est beaucoup plus considérable qu'on ne le pense généralement. La natalité japonaise en Colombie-Anglaise a pris des proportions alarmantes.

Je vais communiquer à la Chambre un tableau dressé par les soins de la Ligne canadienne pour l'exclusion des Asiatiques:

Année	Total des naissances en Colombie-Anglaise	Natalité japonaise	Proportion des Japonais sur les blancs
1910..	5,005	20	1 sur 252
1911..	5,841	30	1 sur 198
1912..	8,008	43	1 sur 186
1913..	11,088	80	1 sur 138
1914..	10,418	172	1 sur 61
1915..	10,516	303	1 sur 35
1916..	9,841	280	1 sur 31
1917..	9,433	321	1 sur 29
1918..	9,010	393	1 sur 23
1919..	10,022	286	1 sur 26
1920..	11,532	657	1 sur 17

Durant les premiers six mois de 1921, il y a eu 438 naissances japonaises, ce qui équivaut, en tenant compte de l'augmentation naturelle, à environ 900 pour l'année entière, soit un sur treize. Pour corroborer mes chiffres je citerai la statistique des naissances en Californie.

Je signale dans le *San Francisco Examiner* du 14 septembre 1821 une caricature intitulée "La natalité chez les Orientaux."

Ces journaux donnent les statistiques des naissances en Californie et leurs proportions par nationalité:

	Proportion de naissance par 1,000
Japonais	69.4
Chinois	19.2
Blancs	18.1
Nègres	16.7
Indiens	10.7
Autres nationalités	4.9

La population orientale du Canada se trouve en grande partie dans la Colombie-Anglaise et on l'observe surtout dans les villes. La condition à Vancouver donne une assez bonne indication de ce qui existe dans toutes les principales villes de la Colombie-Anglaise. Les Orientaux ont fait des progrès alarmants dans ces dernières années. En 1920, sur 486 épiceries autorisées à Vancouver, 171 ont été accordées au nom d'Orientaux. Il y avait 80 buanderies exploitées par des Asiatiques. 713 Orientaux étaient employés dans des restaurants, dont 50 pour 100 étaient possédés et exploités par des Asiatiques. Il y a 62 boutiques de barbiers tenus par des Asiatiques à Vancouver. Soixante pour cents des marchands tailleurs à Vancouver sont des Asiatiques. Quatre vingt-dix pour cent des produits maraîchers vendus à Vancouver sont récoltés par des Asiatiques. L'industrie maraîchère de la Colombie-Anglaise est entre les mains des Chinois. Ils possèdent ou louent à peu près tout le terrain dans la région d'Ashcroft, ils ont le monopole de la culture de la pomme de terre d'Ashcroft, de l'industrie maraîchère à l'île Lulu et de l'industrie du céleri et des légumes dans la vallée d'Okanagan. Dans la Colombie-Anglaise, il existe 1,080 cultivateurs japonais et chinois qui emploient un grand nombre de garçons de ferme asiatiques. Les Asiatiques possèdent, louent ou cultivent 26,919 acres des terres la plus fertiles pour le jardinage ou les vergers, dans la province.

Il y a soixante campements forestiers possédés et exploités par les Japonais dans la Colombie-Anglaise. Les Japonais ont la côte de la Colombie-Anglaise. J'ai traité pratiquement le monopole des pêcheries sur ce sujet si complètement il y a quelques jours que je n'ai pas l'intention de donner des statistiques à propos de cette industrie. Ils sont mêlés à l'exploitation de presque toutes nos ressources naturelles. Ils sont dans les entreprises d'hôtels, d'épiceries, de nouveautés et autres commerces; ils sont dans presque toutes dans les industries.

[M. McQuarrie.]

Cette année, il y a dans les écoles de Vancouver 1,045 enfants asiatiques assis à côté des enfants blancs dans les salles d'école. Quelle sera la perspective dans cinq ans d'ici, quand la forte nationalité aura augmenté cette population scolaire? L'an dernier, 1,448 marchands chinois sont entrés au Canada pour faire concurrence aux petits marchands dans les entreprises commerciales. Toutes les villes de la Colombie-Anglaise ont leurs quartiers asiatiques et quelques villes, particulièrement Steveston à l'embouchure du Fraser sont presque exclusivement composées d'établissements asiatiques. Les Asiatiques ont envahi la province d'Alberta où ils possèdent et dirigent beaucoup d'hôtels, de restaurants et de buanderies. Ils sont aussi bien établis dans les provinces des prairies et dans l'Est du Canada. Dans la province d'Ontario j'apprends qu'il y a en ce moment environ 3,000 Asiatiques.

La demande d'exclusion n'est nullement régionale, elle n'est pas limitée à la province de la Colombie-Anglaise, mais elle est générale et vient de tout le Dominion. La législature de la Colombie-Anglaise suivant la politique de tous les gouvernements précédents, libéraux ou conservateurs, a adopté à l'unanimité le 1er novembre 1921 les résolutions suivantes et a ordonné que des copies soient envoyées au Gouvernement, au chef de l'opposition et au chef du parti progressiste:

1. Q'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant gouverneur le priant de transmettre au gouvernement du Dominion, par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général du Canada l'humble requête de cette Chambre que le Gouvernement fédéral prenne les mesures nécessaires en conformité de l'article 27 du traité de commerce et de navigation entre Sa Majesté le Roi et Sa Majesté l'empereur du Japon pour prier Sa Majesté le roi de donner à Sa Majesté l'empereur du Japon douze mois d'avis de l'intention de mettre fin à ce traité en ce qui regarde le dominion anglais du Canada.

2. Qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur le priant de transmettre au gouvernement du Dominion par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général du Canada l'humble requête de cette Chambre que le Gouvernment fédéral modifie la loi d'immigration au Canada de façon à pouvoir restreindre aussi complètement que possible l'immigration des Asiatiques dans cette province en prenant en considération les désirs de la population de la Colombie-Anglaise que cette province soit réservée à des gens de race européenne et que le gouvernement fédéral consulte le gouvernement provincial sur les amendements projetés.

La convention fédérale de l'Association des marchands en détail du Canada tenue l'an dernier à Kingston a adopté une réso-

lution demandant l'exclusion de l'immigration asiatique. A propos de l'Association des marchands en détail voici une copie d'une lettre envoyée au premier ministre (M. Mackenzie King.)

Les détaillants de toute la province de la Colombie-Anglaise surveillent avec l'intérêt le plus intense le sort qu'aura au Parlement fédéral la résolution McQuarrie décrétant l'exclusion des immigrants orientaux du pays.

Pour nous, il ne s'agit pas d'une question de concurrence commerciale qui s'agrave encore du fait d'un genre de vie d'ordre inférieur. En effet, la lutte revêt une signification plus grave, puisque les considérations de foyer, de famille et des droits du citoyen l'emportent sur les considérations pécuniaires. Nous appuyons comme un seul homme M. McQuarrie dans les efforts qu'il tente afin de décider le pouvoir fédéral à intervenir. En face de cette situation, nous insistons donc pour que, dans le cas où le Parlement fédéral ne verrait pas jour d'adopter la résolution telle quelle, votre gouvernement prête à cette question l'attention sérieuse qu'elle réclame sans délai.

A notre titre d'abord de citoyens du Canada et en second lieu de marchands détaillants, nous réclamons que le problème soit résolu d'une façon acceptable dès la présente session du Parlement fédéral.

La situation est à l'état aigu à l'heure qu'il est et demain, elle sera envenimée. Avons-nous le droit de léguer avec sérénité au Canada de l'avenir un problème de race cent fois pire que le problème des noirs que les Etats du Sud ont reçu en héritage?

Les différentes succursales de l'association par tout le Canada ont envoyé de nombreux télégrammes à l'appui de la résolution. D'autre part, l'Association des vétérans de la grande guerre, à sa convention plénière tenue à Port-Arthur en octobre dernier, a adopté une résolution ainsi conçue:

Considérant que depuis nombre d'années, un flot d'immigration chinoise et japonaise sans cesse croissant est dirigé vers le Canada, et plus particulièrement vers la Colombie-Anglaise; et

Considérant que le genre de vie que mènent ces races rend impossible toute concurrence au point de vue industriel; il faut aussi tenir compte du fait que les blancs n'ont pas le droit d'acquérir des terres au Japon tandis que les Chinois constituent les principaux intermédiaires par lesquels l'habitude des narcotiques se répand au Canda; et

Considérant que le chômage sévit grandement au sein de la population blanche, et surtout dans les rangs des vétérans de la grande guerre à la Colombie-Anglaise; et

Considérant qu'il est de la plus hante importance que la présente situation, qui est pour ainsi dire intolérable, du fait des nombreux étrangers d'origine asiatique qui sont admis en Colombie-Anglaise, soit réglée sans délai et dans l'intérêt du peuple canadien;

A cet effet, cette convention se prononce pour l'exclusion des immigrants asiatiques à l'avenir;

Et de plus, demande l'adoption d'une loi tendant à empêcher la vente ou l'affermage des terres auxdits étrangers, soit directement soit indirectement;

Il est en outre résolu que le nouveau bureau de direction de l'association fédérale reçoive instruction de communiquer la présente résolution aux autorités compétentes et de poursuivre avec vigueur un programme de nature à assurer son adoption.

J'ai aussi reçu nombre de télégrammes touchant des réunions publiques tenues en Colombie-Anglaise, qui furent spécialement convoquées afin d'insister sur cette question de l'exclusion des immigrants orientaux; une réunion de ce genre a eu lieu dernièrement à Nanaïmo et une autre à New-Westminster. J'ai également reçu un télégramme de M. Charles F. Macaulay, secrétaire de la ligue canadienne pour l'exclusion des Asiatiques. Cette ligue, me dit-on, se compose de citoyens nombreux et très représentatifs. La dépêche est datée du 4 avril 1922 et elle est ainsi conçue:

Quarante mille citoyens de la Colombie-Anglaise membres de la ligue pour l'exclusion des Asiatiques vous appuient comme un seul homme dans la lutte que vous soutenez en faveur du principe: le Canada pour les blancs.

D'autre part, le congrès des métiers et travail du Canada, qui compte 225,000 membres, a adopté lors de sa dernière convention annuelle tenue à Winnipeg, le 22 août 1921, une résolution réclamant l'exclusion des immigrants orientaux du Canada; j'ai également sous la main une lettre du président, M. Tom Moore, datée du 7 avril 1922, dans laquelle je relève le passage qui suit:

A l'heure qu'il est, le travail organisé du Canada réclame l'exclusion totale des immigrants orientaux et l'item 3 (b) des demandes législatives, communiquées au premier ministre et aux membres du cabinet, réclame "l'exclusion des Asiatiques". Cette requête est basée sur la décision que nous avons adoptée lors de la dernière convention que nous avons tenue à Winnipeg au mois d'août 1921 et à laquelle prirent part 694 délégués venant de toutes les parties du Canada.

En ces dernières années, le Congrès des métiers et du travail a appuyé d'une façon active les mesures tendant à restreindre...

Je prierai mes honorables collègues de prêter une attention toute particulière à ce passage de la lettre du chef ouvrier:

...l'immigration asiatique; l'expérience nous a fait voir toutefois que le gouvernement n'a pas encore mis en œuvre des méthodes effectives; le présent envahissement de la Colombie-Anglaise par les Orientaux et l'accroissement de l'immigration chinoise par tout le Canada où ils se sont assurés pour ainsi dire le monopole des restaurants et des buanderies, nous fournissent un exemple de ce chef.

Le Congrès des métiers et du travail du Canada considère que ce problème revêt une importance nationale; or après nous être rendu compte de la vaste différence qu'offre le développement économique du Canada et des pays orientaux, nous avons acquis la conviction que le seul moyen de conserver le Canada pour la race blanche, surtout la province de la côte du Pacifique, c'est d'appliquer sans délai une loi décrétant l'exclusion des immigrants orientaux à l'avenir.

Les cultivateurs unis de la Colombie-Anglaise, lors de leur dernière convention tenue à Vancouver, le 25 janvier dernier, ont également adopté la résolution suivante:

Résolu que nous sommes opposés à ce que les Orientaux acquièrent ou louent des terres dans la province de la Colombie-Anglaise.

Que tous les produits orientaux soient marqués comme tels.

Que nous nous prononçons carrément contre le système de vendre ou de louer des propriétés aux Orientaux.

Qu'à l'avenir tous les immigrants asiatiques soient exclus de la Colombie-Anglaise.

Qu'il soit résolu en outre que cette convention des cultivateurs unis de la Colombie-Anglaise recommande au Gouvernement de décréter l'imposition d'une taxe mobile sur tous les patrons qui emploient des Orientaux, selon le nombre d'étrangers qu'ils ont à leur service.

Cette taxe s'appliquera indistinctement à tous les patrons d'origine orientale aussi bien qu'aux patrons blancs et le produit de cette taxe serait versé au crédit des hôpitaux des districts ruraux et des villes où la taxe est perçue.

Il y a aussi les vétérans de l'armée et de la marine, l'association des soldats invalides; il y a les instituts agricoles, les unions ouvrières, les associations d'instituteurs, les conseils de ville, les chambres de commerce, les "Native Sons" de la Colombie-Anglaise et d'autres associations qui sont unanimes à demander l'interdiction de l'immigration asiatique. Cette question a provoqué de l'intérêt dans tout le pays, elle a fait écrire des articles dans le *Free Press*, de Winnipeg, le *Telegram*, de Toronto, le *Macleans Magazine* et d'autres publications, de sorte qu'elle n'est plus une question d'intérêt purement provincial.

Il faut prendre des mesures énergiques. L'histoire moderne fournit de remarquables exemples du danger d'admettre, dans un pays, des races inassimilables. Le pays voisin du nôtre a aujourd'hui à résoudre un grave problème provenant de l'importation des nègres dans les Etats du Sud. Qui aurait pu prédire que le nombre relativement restreint de nègres autrefois importés d'Afrique serait cause de l'existence de tant de millions de nègres qui habitent aujourd'hui cette partie-là du continent? C'est un problème absolument domestique et apparemment insoluble. Les Etats-Unis sont aussi aux prises avec une grave difficulté qui résulte de l'admission des Japonais dans leur territoire. Les îles Hawaï sont envahies par des sujets de la race jaune. Les Japonais sont au nombre de 114,000 sur une population de 255,000 que ces îles comprennent d'après le recensement. Ces îles sont dominées par les Japonais non seulement sous le rapport du commerce mais aussi au point de vue politique. De passage à Honolulu il y a quelques années, j'ai appris pourquoi les îles Hawaï s'étaient rangées sous le drapeau étoilé; leurs habitants craignaient de passer sous la domination japonaise. Ils avaient envoyé leur roi et leur reine à Londres pour offrir leur pays à l'empire britannique. Malheureusement, les gouvernants de cette époque refusèrent cette offre parce qu'ils s'imaginaient que ces îles ne valaient rien et ne seraient qu'un fardeau pour l'empire. Plus tard, les Américains trouvèrent moyen d'en prendre possession et ajoutèrent ainsi un très important élément à leur actif national. Non seulement les îles Hawaï produisent beaucoup de sucre, mais au point de vue stratégique elles constituent une base navale au milieu du Pacifique. A l'entrée du port d'Honolulu ils ont établi, dans le cratère d'un volcan éteint, une des plus grandes forteresses du monde. Cependant, les Japonais continuèrent d'immigrer dans ces îles, à tel point qu'elles représentent maintenant, pour les Etats-Unis, un inconvénient plutôt qu'un avantage. Ayant fait triompher son dessein dans ces parages, l'entreprenant Nippon a tourné son attention vers la terre ferme, il a envahi la Californie, l'Orégon et le Washington. Aujourd'hui, ces Etats ont à résoudre un problème qui provient surtout de l'immigration des Japonais. L'année dernière, a eu lieu à Vancouver une grande réunion où ce sujet fut traité. L'échevin Philip Tindall, de Seattle, fit voir que l'état de choses qui règne dans l'état de Washington est très alarmant, il signala que près d'un tiers des épiceries, de Seattle, appartiennent à des Japonais et que près d'un tiers des hôtels et maisons de logement appartiennent aussi à ou sont détenus à bail par des Japonais, bien que leurs gérants puissent être des blancs. Voici un compte rendu de cette assemblée:

C'est une lutte à outrance entre les sujets de race blanche et de race jaune, dit M. Tindall. "Nous devons tenir que ce pays soit réservé aux sujets de race blanche". Il prédit que si l'on ne prenait immédiatement des mesures pour enrayer la menace il surviendrait bientôt une guerre sanglante, car lorsque les blancs deviendraient conscients du danger dont ils sont menacés, ils ne se laisseraient pas déposséder.

La Californie a déjà une population japonaise d'environ 100,000 âmes et la proportion alarmante des naissances, dont j'ai parlé, y rend la situation très grave. Les Californiens ont pris des mesures rigoureuses pour exclure les Japonais de cet Etat. Voici un factum dressé pour être présenté au département de l'Etat à Washington, au nom de la Ligue de Californie pour l'exclu-

[M. McQuarrie.]

sion des Japonais, à l'appui de la déclaration de principe de cette ligue, approuvée par la législature de Californie. Je vais citer une partie du texte de cette déclaration:

Ce pays nous appartient et nous ne sommes aucunement obligés d'y admettre des étrangers; nous devons procéder avec tact, mais avec fermeté, à faire connaître au monde que nous réclamons le droit d'en exclure qui il nous plaira. L'avenir de ce pays démocratique dépend de la sorte d'immigrants que nous y aurons admis. Notre attitude sur cette question ne comporte rien d'injurieux à l'égard des Japonais. Si nous ne voulons pas les admettre, c'est qu'ils ne peuvent s'assimiler et que leur concurrence au point de vue économique est ruineuse pour notre population. Nous refuserions également d'admettre, dans les mêmes circonstances, des immigrants d'aucun autre pays, sans égard aux considérations offertes ni aux conséquences impliquées.

Cette déclaration pourrait être approuvée par tous les Canadiens, surtout par ceux de la Colombie-Anglaise, qui, j'en suis convaincu, appuieront fermement nos cousins de Californie. On se demande naturellement pourquoi l'immigration des Orientaux devrait être interdite?

J'ai noté sous une forme brève et concise quelques raisons, j'en ferai lecture à la Chambre.

1. Ils ne sauraient s'assimiler. Ils formeront toujours un élément étranger au sein de notre population. Le mariage est la pierre de touche de l'assimilation. La différence des caractéristiques des deux races est si notable que les unions entre les deux ne tendent pas à perpétuer les bonnes qualité de l'une ou de l'autre. Les deux races sont essentiellement différentes. Leurs principes de morale ne sont pas les mêmes, et la langue, l'hérédité, la religion et les aspirations seront des obstacles et des barrières qui empêcheront même l'assimilation sociale des Orientaux.

A ce sujet, je citerai le dossier préparé par la Californie (page 42). A ce que je sais, le mariage entre les blancs et les Orientaux ont toujours donné des résultats peu satisfaisants. Le Japon ne favorise pas ces mariages. Dans la brochure japonaise dont il s'est déjà agi, on soutient que le Japonais peut s'assimiler et devenir un bon Canadien; cependant, on ne laisse pas entendre qu'il devrait se marier avec une Canadienne. Je cite de nouveau le même dossier, page 38: "Ils (les Japonais) sont peu désirables en tant qu'immigrants et domiciliés, car eux et leurs enfants forment un élément étranger qui ne peut pas être absorbé dans le creuset national". Les mêmes arguments s'appliquent aux Chinois.

J'ai ici des articles qui ont été publiés sur le sujet, je ne les lirai pas tous, mais il en est un dont je voudrais citer un bref extrait. L'article, qui est de H. Glynn-Ward, a paru dans le *Vancouver World*, le 14 mars 1921. Il dit, entre autres choses:

Entre l'Orient et l'Occident, il y a plus qu'un simple océan; il y a une grande ligne de partage intangible et infranchissable. Le léopard ne peut pas plus changer ses taches qu'un blanc ne peut devenir un Oriental ou qu'un Oriental ne peut être amené à se conformer aux usages et aux lois de l'Européen. La morale de l'un n'est ni pire, ni meilleure, que celle de l'autre; mais elle est différente. Elle l'est à tel point que toute tentative de fusion ne saurait avoir qu'un résultat désastreux.

Les mariages entre les Orientaux et les blancs n'ont jamais passé pour produire autre chose que la dégradation des deux conjoints, car ils sont contre nature. Par conséquent, vu que les Japonais ne sauraient après un millier d'années s'assimiler avec les blancs et former une bonne race de Canadiens, leur affluence et leur enracinement au pays sont inopportunes. et peu souhaitables.

Or, les Japonais ne sauraient trouver à redire au principe de l'exclusion, parce qu'ils l'ont adopté, eux-mêmes, à l'égard des Coréens et des Chinois. A ce propos, je citerai de nouveau le dossier préparé par la Californie qui dit, page 37, que l'exclusion, en tant qu'elle s'applique à la main-d'œuvre experte ou inexpérimentée, est le principe que les Japonais, eux-mêmes, ont adopté, par le décret impérial n° 352, à l'égard des Coréens et des Chinois. Ils donnent pour raison qu'ouvrir les portes du Japon à des étrangers dont le genre de vie est inférieur au leur, ce serait soumettre leurs nationaux a une concurrence néfaste. C'est le motif que nous invoquons nous-mêmes. Nous affirmons que le genre de vie des Japonais est certainement inférieur au nôtre. Ils vivent d'une manière absolument différente, et en Colombie-Anglaise, ils n'adoptent guère nos usages. Ils forment parmi nous une colonie étrangère et ne peuvent pas s'assimiler.

2. Si on tolère plus longtemps leur pénétration pacifique, elle amènera un jour un conflit de races et des complications internationales.

A cet égard, je rappelle de nouveau l'émeute de 1907 et j'ajouterai que nous pouvons nous attendre à des émeutes aussi graves ou pires que celle-là, si le Gouvernement ne prend pas de mesures.

3. Leur genre de vie est inférieur à celui de notre population.

4. Dans certaines parties, les nôtres ne peuvent pas rivaliser avec les Japonais ou les Chinois.

5. Le chômage diminuera.

6. Ces Orientaux sont, dans une certaine mesure, les agents du commerce des narcotiques.

7. Ils ne peuvent devenir de bons Canadiens par suite de leur double allégeance. Même s'ils se font naturaliser, ils se considèrent toujours soumis à leur empereur.

8. Il est à désirer que le Canada soit peuplé par des blancs et que nous ne devenions pas une nation asiatique ou bâtarde. C'est là un grand problème national, et notre progrès et notre prospérité sont en danger.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'aborde la question pratique: Que devons-nous faire? Ma réponse est triple:

1. Dénoncer la traité japonais, en ce qui concerne le Canada.

2. Annuler la convention verbale dite "gentleman's agreement".

3. Modifier la loi de l'immigration et décréter l'exclusion. Le ministre devra arrêter les détails de cette modification.

M. STORK: Cette question est d'une importance vitale pour la Colombie-Anglaise et, à titre de représentant de cette province, je suis bien aise d'avoir l'occasion de prendre la parole pour appuyer le projet de résolution.

La province de la Colombie-Anglaise compte treize représentants en cette Chambre, et il m'est agréable de savoir qu'ils sont tous du même avis sur le présent projet de résolution.

C'est en 1849, à l'époque de la course à l'or en Californie, que l'on vit pour la première fois des Orientaux sur le littoral du Pacifique: les Californiens étaient enchantés de les voir arriver, car ils pensaient que leurs mines fixaient l'attention du monde entier; à leurs yeux, la venue des Chinois témoignait de la richesse minière de la Californie. La première fois que la fête du 4 juillet fut célébrée à San-Francisco, les Orientaux y prirent part, donnant aux manifestations un cachet particulier et les revêtant d'une splendeur orientale qui fit le plus grand plaisir aux Californiens. La joie de ces derniers fut cependant très éphémère, car ils eurent bientôt fait de se rendre compte de l'influence des Orientaux sur le régime social et économique de la Californie.

De cet Etat, les Orientaux se répandirent en Colombie-Anglaise. Instruits par l'expérience des Californiens, les premiers habitants de cette province virent d'un œil assez peu favorable l'arrivée de ces gens, convaincus qu'ils étaient que la situation des blancs se trouverait d'autant plus compromise que les Orientaux se feraient plus nombreux; aussi, dès sa première session, en 1872, l'assemblée législative de la Colombie-Anglaise adoptait-elle une résolution tendant à l'imposition d'une taxe de $50 sur chaque Chinois entrant au pays. A la même session, elle votait une autre résolution interdisant l'emploi des Orientaux aux travaux publics. En 1874, elle était saisie d'un projet de capitation relatif aux Orientaux. En 1876, on lui proposait un projet de résolution tendant à assujétir à une taxe de $10 tous les sujets mâles portant les cheveux tressés en natte. En 1878, elle adoptait une résolution aux termes de laquelle tout Chinois de plus de douze ans devait se munir d'un permis de $10 payables tous les trois mois et d'avance. C'est aussi en 1878 que la question des Orientaux est pour la première fois venue en discussion au parlement fédéral.

En 1884, le représentant de Victoria à la Chambre des communes présentait un projet de résolution portant exclusion complète des Orientaux de la Colombie-Anglaise; ce projet de résolution se rapprochait beaucoup de celui qui est en ce moment en discussion. 1885 a vu l'adoption d'une loi imposant une capitation de $50 sur les Chinois. En 1891, le parlement fédéral recevait soixante-dix pétitions par quoi les habitants de la Colombie-Anglaise réclamaient l'exclusion complète des Orientaux. En 1892, il en recevait un nombre encore plus considérable. En 1899, on doublait le chiffre de la capitation, et en 1902, le Parlement le portait à $500.

L'an dernier, la législature de la Colombie-Anglaise votait une loi interdisant l'emploi des Orientaux aux travaux exécutés pour le compte du gouvernement. Nous croyons savoir qu'elle a depuis été déclarée inconstitutionnelle. Sur ce point, je me bornerai à faire observer que le seul fait, de la part de la législature de la Colombie-Anglaise, d'avoir jugé utile et prudent de décréter une loi semblable démontre l'absolue nécessité de prendre des mesures pour restreindre l'immigration orientale en cette province.

Toutes les mesures législatives que je viens d'énumérer ont donné lieu à beaucoup de discussion et à de longs discours tant à l'Assemblée législative qu'à la Chambre fédérale, et on ne s'est pas fait faute de prédire que l'immigration orientale aboutirait à des résultats néfastes si on ne l'enrayait de quelque manière. On voit aujourd'hui l'accomplissement de ces prédictions. La semence a été mise en terre, la moisson est proche. Les différentes lois qu'on a décrétées, les divers efforts qu'on a tentés n'ont eu pour la plupart d'autre objet que

d'éluder la question. Jamais on ne s'en est occupé d'un point de vue assez large. On a légiféré contre des hommes à longue chevelure et, à différents temps, imposé une capitation; mais tout cela était loin de répondre aux exigences de la situation. A l'heure actuelle, nous nous trouvons aux prises avec un problème qui remonte à cinquante ans. Suivant le vieux proverbe, qui dit très vrai, possession vaut titre.

A mon avis, il est de bonne politique de trancher cette question de l'immigration orientale pendant que la population de race blanche est encore en possession de la province de la Colombie-Anglaise, au lieu d'attendre que les Orientaux s'en soient complètement rendus maîtres. L'indifférence constitue l'un des graves obstacles auxquels nous nous heurtions. Il fut un temps où le vaste territoire qui forme maintenant l'Etat de l'Orégon et celui de Washington appartenait à la Grande-Bretagne; le fleuve Columbia était alors censé former la frontière internationale.

Lorsqu'est survenue la question de la délimitation des frontières, et qu'il s'est agi d'un règlement, on rapporte que l'un des personnages qui s'occupait de cette affaire affirma que la région ne valait rien parce que la pêche du saumon du fleuve de la Colombie ne rapporterait guère. Je ne sais si cette anecdote est authentique ou non, mais je crois que l'indifférence a été pour beaucoup dans la fixation de la frontière internationale au 49e parallèle.

Plus tard, nous avons eu la décision relative à la frontière de l'Alaska. Si vous consultez la carte, vous verrez qu'il y a une très petite et très étroite bande de terre de la limite côtière septentrionale qui appartenait anciennement à la Colombie-Anglaise mais qui fait partie, aujourd'hui, de l'Alaska. Cette bande de littoral n'est d'aucun avantage particulier pour l'Alaska parce qu'il n'y a pas d'intérieur exploitable. Mais elle est excessivement importante pour la province de la Colombie-Anglaise parce que cette position de la ligne nous enlève plus de la moitié du littoral de notre province, et aujourd'hui nous n'avons même pas le terrain voulu pour y ériger un poste de télégraphe sans fil.

Prenez la mine Premier, l'une des plus riches de la Colombie-Anglaise, je dirai même de l'Amérique du Nord. Cette mine est en territoire canadien, à un demi-mille de la frontière internationale. Le produit est transporté aux eaux de marée par voie de tramways, sur une distance de treize milles, et cette ligne traverse presque entièrement le sol américain. En parcourant le nord de ma circonscription, il me faut passer par l'Alaska, en traversant Skagway, la passe de White et le chemin de fer du Yukon. Je suppose que les Canadiens trouvent cette affaire naturelle. Ils disent, saus doute, que cette limite côtière appartient à l'Alaska, ce qui les laisse fort indifférents. Mais pour les habitants de la côte nord-ouest du Pacifique, c'est là une question vitale. Chaque jour nous rappelle les désavantages dans lesquels nous sommes placés, et j'avouerai que notre apathie a joué un grand rôle dans le règlement de cette affaire.

Nous nous trouvons donc en présence de l'absorption, calme mais soutenue, de la Colombie-Anglaise par les Orientaux. Il y a quelques années, on considérait les Japonais comme une peuple simple, bon enfant, intéressant, mais l'expérience nous a appris qu'il n'en est pas de plus agressif dans les affaires. En ce qui concerne le nombre de mandats de poste envoyés du Canada en 1920, les Etats-Unis, occupent la première place, l'Angleterre la deuxième, et le Japon la troisième. Nous voyons que, la même année, 28,807 mandats de poste ont été adressés du Canada au Japon, et que nous n'en avons reçus de ce pays que 434. Ces Orientaux ont immigré en Colombie-Anglaise avec la volonté de servir, mais ils n'ont pas l'intention de rester serviteurs. Le Japonais qui autrefois se servait d'une embarcation à rames pour faire la pêche de la Skeena est maintenant propriétaire d'un bateau automobile sur le Fraser. Il a été occupé à de bas emplois dans les fabriques de conserves, mais il a fini par se livrer à l'industrie de la pêche pour son propre compte. Le modeste cuisinier qui travaillait dans les chantiers, s'est familiarisé avec l'industrie du bois, et, dans toute la province de la Colombie-Anglaise, une grande partie de cette industrie est aujourd'hui entre les mains des Japonais qui ont commencé leur carrière dans une cuisine. L'ancien garçon de ferme est aujourd'hui établi lui-même sur la terre où il était employé à des travaux de domestique, ou encore il donne cette terre à bail. Et les hordes d'immigrants nouvellement arrivés n'hésitent pas à se livrer à des travaux serviles, dans cette province.

Ainsi maîtres et domestiques travaillent en parfaite harmonie; ils sont en train de modifier la carte de l'Ouest du Canada, de sorte qu'un jour nous verrons que le sommet des Rocheuses sera la frontière occidentale de la population blanche du pays. Les plaines et les prairies de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba

n'ont pas d'attrait pour les Orientaux. Par suite du climat rigoueux de ces provinces, il faut de l'intelligence, du muscle, de la patience pour cultiver le sol avec succès. Les Orientaux préfèrent le soleil, le doux climat et les fertiles vallées de la Colombie-Angaise, riche en pêcheries, en forêts et en agriculture. La Colombie-Anglaise est la Californie du Canada qui se baigne dans le Pacifique dont les eaux arrosent ses rives aussi bien que celles de l'Orient.

Monsieur l'Orateur, nous sommes témoins d'une lutte inégale dans la Colombie-Anglaise. Le blanc a contre lui les responsabilités de la civilisation, tandis que l'Oriental est prêt à lutter pour sa seule existence. Il ne saurait trouver sa place dans l'organisation de la société moderne. Indifférent aux question municipales, provinciales ou fédérales; il constitue un obstacle, pour ainsi dire, à la solution du problème du chômage dans l'Ouest du Canada.

Pour le travail organisé, c'est le ver rongeur qui infecte la vie industrielle, car il y a introduit une classse de travailleurs avec laquelle le blanc ne veut rien avoir à faire. Si la possession finale de la Colombie-Anglaise doit se décider par une lutte aussi inégale, nous de la Colombie-Anglaise, refusons d'y entrer. Le Canada est notre pays, et nous considérons que cette Chambre est le tribunal compétent pour juger notre cause. Nous demandons à la Chambre d'adopter une loi tendant à l'exclusion totale et absolue de tous les Orientaux pour des motifs économiques d'urgence. S'il s'agit de sacrifice, je n'hésite pas à dire que je m'oppose à ce que l'on sacrifie les Canadiens au bénéfice des Orientaux, ou des habitants de pays étrangers. Si les Puissances qui ont réglé les conditions de paix dans les vieux pays, avaient décidé que la Colombie-Anglaise passait aux Orientaux, vous verriez toute la population de ce pays s'indigner comme un seul homme contre une pareille proposition; de nouveau, vous les verriez engager jusqu'au dernier homme et le dernier dollar, pour la défense du territoire britannique. Permettez-moi de dire que, connaissant, depuis trente-trois ans, la situation de la Colombie-Anglaise, il me semble que je suis justifié de croire qu'à moins de nous occuper de cette question, nous abandonnons la Colombie-Anglaise tout aussi effectivement que si nous la donnions par un traité.

M. CARROLL: Je n'ai pas voulu interrompre l'argumentation de mon honorable ami, mais je désirerais maintenant lui poser une question. Prétend-il qu'il nous est impossible de lutter avec les Japonais ou les Chinois, dans la vie commerciale? Est-là l'argument de mon honnorable ami?

M. STORK: En réponse à mon honorable ami, je dois dire que leur manière de vivre est si inférieure à la nôtre qu'ils s'emparent graduellement de la province de la Colombie-Anglaise.

M. LUCAS: Monsieur l'Orateur, appuyant cette résolution, j'aimerais dire que quoiqu'elle ait été proposée par l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie), et quoique, en ce moment, la question orientale soit plus d'actualité dans la Colombie-Anglaise que dans aucune autre partie du Dominion, je crois que c'en est une qui concerne vivement le Dominion tout entier. Mon honorable ami de Prince-Rupert (M. Stork) vient de déclarer que cette question n'intéresse pas autant les provinces des Prairies que la Colombie-Anglaise. Tout vrai que cela soit, le moment n'en approche pas moins où nous de l'Ouest canadien aurons à faire face à une vive concurrence de la part des Orientaux. Je ne veux rien dire qui soit préjudiciable aux races orientales. Mais, leur genre de vie est inférieur au nôtre, et nous ne saurions, conséquemment, leur faire concurrence. Je parle plutôt du point de vue des prairies de l'Ouest et des autres parties du Dominion, car je sais que nos honorables amis de la Colombie-Anglaise traiteront la question dans l'intérêt de leur propre province. Si les Orientaux ne s'occupent pas d'agriculture, aujourd'hui, sur nos prairies, c'est qu'ils sont trop sages pour entreprendre une industrie que l'on exploite à perte. Je m'en vais citer à la Chambre quelques faits relatifs à la situation dans l'Alberta, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Il y a deux ans un Oriental qui demeurait dans le village voisin de ma ferme, acheta un quart de section d'une des plus belles terres de la province. Il s'occupa de culture mixte, industrie, nous avait-on dit, qui devait être la panacée de tous nos maux. Après s'en être occupé durant deux ans, il se défit de sa ferme, y perdant $2,000, et il dit, je cite ces propres paroles: "Elle ne m'a rien rapporté de bon, il n'y a pas d'argent dans la culture." Si l'agriculture revenait à l'état prospère d'autrefois, ainsi qu'elle le devrait, peut-être s'en occuperaient-ils. Les Orientaux vinrent dans la Colombie-Anglaise dès les premiers jours, et s'occupèrent du commerce de buanderie. Les Orientaux s'occupent généralement de blanchissage. Ils s'en sont occupé jusqu'à

aujourd'hui dans la Colombie-Anglaise; ils ont maintenant le contrôle de cette industrie et de celle de la pêche; ils commencent à faire le commerce de bois et la culture des fruits. S'ils réussissent dans une industrie, ils entrent aussitôt dans d'autres champs d'exploitation, et je ne crois pas que le climat les empêche de venir sur nos plaines et dans les autres provinces canadiennes, dès qu'ils croiront pouvoir y réussir. En ce qui concerne l'Ontario, la population de Toronto a payé, l'an dernier, $1,820,000 à des buanderies chinoises. Ici dans la capitale du Dominion, nous avons 65 buanderies chinoises, 4 épiceries chinoises et 21 restaurants chinois. De ces 21 restaurants, il y en a douze qu'il serait difficile de reconnaître comme restaurants chinois, à cause de leur mode d'administration; ils ne portent pas des noms chinois. On les appelle: Metropolitan, Hamilton, Kingston, Chicago, British, Elgin, New-York, Boston et autres noms.

Voilà pour les restaurants. Il va sans dire que le public ne connaît pas ceux qu'il encourage. A propos de Montréal, voici ce que je lisais dans les journaux de vendredi dernier:

> Trouvée mourante dans la Chambre qu'elle occupait, au n° 367 de la rue Saint-Dominique, à 10 heures, hier soir, une jeune fille, connue sous le prénom d'Anita, est morte, avant d'avoir pu recevoir les soins d'un médecin. On soupçonne qu'elle est morte empoisonnée par les drogues; et la police est à la recherche d'un Chinois qui, allègue-t-on, colporte des drogues et qui se trouvait avec la jeune fille quelque temps avant qu'elle mourût.

La question dont la Chambre s'occupe présentement est d'une importance primordiale. Nous trouvons le Chinois faisant le commerce des drogues dont l'effet dégrade notre population. L'un des problèmes les plus sérieux dont le Gouvernement doit s'occuper, aujourd'hui, est celui de l'immigration. Le Gouvernement cherche à déterminer quels sont les immigrants qu'il doit admettre au Canada et nous avons, je pense, le droit absolu de décider cette question. Nous devons réfléchir sérieusement sur l'Asiatique dont la façon de vivre n'atteint même pas la moyenne raisonnable. Nous devrions également nous rappeler qu'il ne peut s'assimiler à notre peuple. Nous n'avons pas besoin, au Canada, de gens qui ne peuvent être assimilés et qui ne deviendront jamais de bons Canadiens. Je voudrais entendre les deux côtés de la Chambre exprimer leur avis sur cette question qui, notons le bien, n'en est pas une de parti, régionale ou provinciale. Nous devons l'étudier, en envisageant surtout le bien général du pays. J'éprouve beaucoup de plaisir à appuyer la résolution.

M. BLACK (Yukon): Je ne tenterai pas de discuter tous les aspects de ce projet de résolution, mais je soumettrai à la Chambre quelques observations de nature générale, ainsi que mon propre avis appuyé sur les conclusion auxquelles l'expérience et la connaissance pratique que j'ai de ces problèmes m'ont conduit. Je n'ai pas besoin qu'on me parle de la gravité de la menace suspendue sur notre tête, aujourd'hui. A moins d'être parfaitement renseignés sur cette question, les honorables députés auxquels je m'adresse, en ce moment, ne peuvent faire moins que prêter une oreille attentive à ceux de leurs collègues qui sont venus ici prêts à discuter cette question sur toutes ses faces sans parti pris politique et sans préjugé aucun, mais en véritables Canadiens tenant compte des conséquences qu'elle continuera d'avoir sur notre vie nationale, et à l'étudier sans la moindre animosité personnelle à l'endroit des Asiatiques venant au Canada, parce que plus on est convaincu de l'inadmissibilité de leur établissement, au Canada, plus on doit les admirer d'avoir eu assez de jugement pour y venir. La Chambre ne pourra manquer de reconnaître la sincérité des honorables députés qui traiteront ce sujet quand elle saura que le plus pur du sang des circonscriptions qu'ils représentent est absorbé par ces Asiatiques et que la vie commerciale de ces circonscriptions en est ébranlée. La main-d'œuvre est privée d'emploi, et ceci, non pas temporairement, mais permanemment. Le genre de vie des habitants de ces régions est amoindri. Leur contact avec ces Orientaux ruine physiquement et intellectuellement quantités de jeunes gens —de jeunes filles. Je n'ai pas besoin d'être convaincu sur ce point. J'ai vu moi-même ce danger et je l'ai vu s'accroître et se développer. J'ai vu le blanc retraiter devant le danger, aussi impuissant à l'endiguer ou à l'arrêter qu'à refouler le flot montant. Tout ce que le blanc peut faire, c'est de retraiter et fuir devant cette marée montante, avant d'être submergé. L'état de choses qui existe présentement ne lui laisse pas d'autre alternative. S'il y a des honorables députés qui n'ont pas assez de connaissance personnelle des faits pour se rendre compte du danger qu'ils s'en laissent instruire par leurs honorables collègues qui avec leurs concitoyens dans ces circonscriptions défendent leur existence même contre les Asiatiques. Ce simple fait démontre la gravité

du problème. Convaincu qu'il faut maintenant se tenir sur la défensive, je suis persuadé que les honorables députés n'hésiteront pas à prendre, et tout de suite, les moyens qu'il faut, en appuyant la résolution dont la Chambre est saisie.

Le remède est simple et à la disposition du Gouvernement, du Parlement et du peuple. Jusqu'ici, les gouvernants, au Canada, en s'occupant de cette question, ont eu une politique d'expédients. On en a quelquefois parlé à mots couverts, jamais en termes formels et intelligibles pour tout le monde. On nous a donné à entendre, d'une façon absolue, que si les gouvernements parlaient et exprimaient ce qu'ils sentaient, croyaient et voulaient, quelque grande calamité s'abattrait sur le Canada. Jamais on n'a dit clairement d'où viendrait ce malheur; mais, quoiqu'il en soit, on nous a dit que nous devions dire la vérité à mots couverts. En vérité, on a essayé de convaincre le Canada que c'est une croix que nous devons porter sans murmurer. L'heure est venue, je pense, de mettre fin à ces subterfuges et à ces équivoques, d'étudier la question à fond et de la résoudre courageusement, de la bien faire comprendre aux Canadiens de toutes les parties du pays et par dessus tout de faire clairement comprendre à l'univers entier l'attitude du Canada sur ce sujet en prenant une résolution et en nous y tenant.

On dit que l'exclusion des Orientaux du Canada entraînera le boycottage. Eh bien, il vaut encore mieux faire souffrir le commerce, dût-on même nous priver d'œufs chinois, que de livrer notre pays. Certains de mes collègues trouveront peut-être cette dernière expression un peu outrée Ce n'est pas mon avis. En parcourant la Colombie-Anglaise, on peut se rendre compte que certaines régions de cette province, qui est une partie du Canada, sont déjà livrées aux Orientaux et sont complètement en leur pouvoir. Pourquoi pareille chose se passe-t-elle en Colombie-Anglaise? C'est simplement parce que la Colombie-Anglaise est l'avant-poste le plus rapproché de l'armée envahissante. Si la Chine et le Japon étaient situés à l'est du Canada et que l'est du Canada fût plus rapproché du Japon et de la Chine que ne l'est l'ouest de la Colombie-Anglaise, les provinces de l'Est seraient les premières à ressentir les effets de l'invasion qui se produirait de l'est vers l'ouest, tandis qu'aujourd'hui elle se produit dans le sens contraire. L'envahisseur consolide ses positions en Colombie-Anglaise; il a déjà pénétré en Alberta et en Saskatchewan et l'avant-garde commence à apparaître ici même à Ottawa. Il n'y a pas à s'y tromper. Bientôt, nos concitoyens de l'Est auront à disputer leur existence à ces gens-là, comme le font actuellement les habitants de la Colombie-Anglaise. Voilà les résultats de cette invasion. Il sera bientôt trop tard pour nous débarrasser du fléau—car c'en est un—avec les méthodes qui sont actuellement à notre disposition.

[M. Black (Yukon).]

Je suis heureux de dire que dans ma circonscription, le Yukon, il y a très peu de Japonais et pas un Chinois. Le Yukon est situé de telle façon que les immigrants, s'ils veulent suivre la voie ordinaire, sont obligés de passer par l'Alaska, c'est-à-dire en territoire américain; or, comme il n'existe pour ainsi dire qu'un seul point d'accès, l'inspecteur d'immigration qui se trouve là peut facilement faire son choix entre les désirables et les indésirables. C'est pourquoi ces derniers ne nous dérangent pas. Une fois on a annoncé qu'un nombre considérable de Chinois allait venir dans les régions aurifères du Klondyke. Les mineurs de cette région, qui sont des gens très paisibles, estimèrent que la chose valait la peine d'être étudiée. Conséquemment, on forma un comité assez nombreux chargé de recevoir les visiteurs, et il fut bien entendu que les membres du comité n'oublieraient pas d'apporter avec eux cet innocent instrument de leur métier; le très utile manche de pic. Je ne sais comment les Chinois furent instruits de la réception qui leur était ménagée, mais toujours est-il que le Yukon les attend encore.

Le Canada a besoin de colons, mais seulement de colons qui adopteront les sentiments canadiens et britanniques, autrement dit des gens qui veulent devenir Canadiens. Nous ne voulons que des races qui puissent se mélanger et s'unir à la nôtre, des gens qui deviennent réellement des nôtres. Les Asiatiques ne sont pas de ceux-là. Un Japonais naturalisé reste Japonais, un Chinois naturalisé reste Chinois, quelles que soient les formalités qu'il remplit pendant son séjour ici. Le gouvernement japonais ne reconnaît pas la naturalisation de ses citoyens au Canada, et ceux-ci doivent toujours leur allégeance au Japon. Pourquoi chercher plus loin?

Certain sentimental appelle ces gens-là nos "petits frères jaunes". Peut-être y a-t-il certains de nos collègues qui se les représentent petits, innocents et inoffensifs; eh bien, je leur dirai qu'il y a parmi eux de grands et gros géants. Je les ai vus et je les connais. Mais on va plus loin et on se demande: Comment aimeriez-vous ces gens-là comme beaux-frères? C'est

très beau de leur en donner le titre mais y a-t-il un seul de mes collègues qui puisse imaginer l'alliance de sa sœur ou de sa fille avec un Chinois ou un Japonais? Y a-t-il un seul d'entre nous à qui une pareille alliance sourirait? C'est pourtant ce qui arrivera si nous laissons ces gens-là envahir notre pays, s'y établir et repeupler comme ils le font sur notre sol. Il faut s'y attendre tôt ou tard. Personnellement, je suis partisan de l'exclusion absolue des Asiatiques et j'irai même plus loin: je demanderai l'expropriation des biens de ceux qui sont déjà établis chez nous et leur déportation dans leur pays d'origine. Il y en a déjà assez pour constituer un grave danger, car c'est l'avant-garde des forces à venir. Peut-on invoquer un motif quelconque pour justifier la reddition du Canada aux Asiatiques? Car c'est à cela qu'aboutira notre politique actuelle.

Supposons qu'un million ou dix millions de ces gens se mettent dans la tête de venir en aussi grand nombre que les navires pourront les transporter, est-ce qu'il est ici un seul député qui hésiterait un instant à faire tout son possible pour enrayer ce mouvement, arrêter cette invasion, même en utilisant son pouvoir et sa force jusqu'à l'extrême limite? Il s'agit ici d'un moyen sans douleur, mais le résultat est, en somme, le même. Les paroles de Kipling: "Daughter am I in my mother's house, but mistress in my own" peuvent-elles s'appliquer mieux qu'en parlant du pouvoir qu'a le Canada de décider lui-même cette question?

Je suis persuadé qu'aucune difficulté constitutionnelle ne nous barre la route, qu'il n'y aura pas rupture des relations diplomatiques et qu'on a réservé au Canada le pouvoir de régler cette question sagement, décisivement et efficacement. Cet aspect de la question sera développé par les députés qui me suivront.

Or, admettant que nous possédions l'autorité voulue, soyons hommes, soyons Canadiens et ne faisons pas la sourde oreille à cet appel au secours qui vient de la première ligne d'attaque occupée par les citoyens de la Colombie-Anglaise. Car c'est bien cela. Si leur malheureuse situation actuelle n'émeut pas les honorables députés de l'est du Canada, que ceux-ci n'oublient pas que la situation qui existe aujourd'hui à l'Ouest existera demain à l'Est. Cela devrait suffire pour secouer leur apathie. Qu'ils agissent en donnant d'abord leur appui à cette résolution, et cela dans le but de réserver le Canada à la race blanche. C'est notre pays et je me demande si nous devrions être obligés de prouver les raisons qui nous poussent à le garder, à le conserver pour nous-mêmes et pour ceux que nous jugeons à propos d'inviter pour aider à son progrès.

Je prétends que les honorables députés ne sauraient rien faire de plus patriotique et de plus efficace pour conserver le Canada à la race blanche que de voter en faveur de la résolution discutée en ce moment par la Chambre.

M. CLARK: Un vieux proverbe dit: On comprend mieux ce que l'on voit une seule fois que ce que l'on entend dire cent fois et je m'explique parfaitement l'indifférence avec laquelle cette question est envisagée non seulement par la Chambre, mais aussi par le peuple du Canada et toute la race blanche, parce que la grande majorité de cette race blanche n'a pas vu, bien qu'elle ait plusieurs fois entendu raconter ce qui se passe. C'est pourquoi, j'en ai peur, notre appel n'est pas entendu.

Je suis obligé d'admettre que cette question ne se limite pas à la Colombie-Anglaise ni même au Canada, mais qu'elle affecte aujourd'hui vitalement toute la race blanche. A mon sens, le facteur essentiel de l'avenir de la race blanche est la conservation de son type caractéristique. Voilà aussi le facteur essentiel à l'avenir du Dominion et si notre race doit se mêler avec une race asiatique, nous ne saurions conserver notre caractéristique nationale. Il nous est impossible d'assimiler la race jaune ni même aucune autre race d'une autre couleur. Il suffit d'examiner les origines de la race caucasienne pour confirmer cette déclaration. Nous trouvons tout d'abord la race blanche dans l'ouest de l'Asie Centrale, ce fut là son berceau, et aujourd'hui, l'Asie centrale occidentale est habitée par la race jaune.

Résumons brièvement l'histoire de la race blanche depuis quatre cents ans. En retournant à l'an 1500, nous voyons que la race blanche occupait alors une superficie évaluée à 2 millions de milles carrés, elle en occupe aujourd'hui 22 millions, c'est-à-dire dix fois plus, alors que les races de couleur en occupent 31 millions. Dans les Iles Britanniques, en 1500, la population était de 3 millions et en 1900 elle était de 45 millions. L'Europe entière, peuplée de 70 millions en 1500 est passée à 150 millions en 1800 et à 450 millions en 1900, soit une augmentation de 400 p. 100 en cent ans.

Mais, un fait significatif est de voir que la race blanche, malgré son augmentation énorme durant cette période de cent ans ne formait que les quatre dixièmes de la

population totale du globe et il est encore plus significatif de constater que sur un total de 550 millions attribués à la race blanche en 1914, les quatre cinquièmes occupent un cinquième du territoire habité par la race blanche. En d'autres termes, un cinquième de la race blanche habite les quatre cinquièmes de toute la superficie occupée par les blancs.

Des faits frappants ressortent du progrès de la race blanche durant cette période de 400 ans et le plus frappant, à mon sens, c'est le développement politique qui a accompagné cette période de l'histoire universelle. En 1914, les neuf dixièmes du monde habité étaient sous le contrôle de la race blanche qui n'en gouvernait qu'un vingt-cinquième en 1500. Le commerce mondial qui était de 2 milliards en 1800, s'est porté à 22 milliards en 1900 et à 40 milliards en 1910.

Tels sont les faits saillants de notre progrès. Cependant, la nature transitoire de cette forte direction politique se trouve dans la grande guerre. Combien de pays ont été politiquement bouleversés pendant ces quatre courtes années de guerre?

Remontons à l'histoire de la Grèce et de Rome et souvenons-nous que leur puissance politique s'est effondrée rapidement. La même chose peut se reproduire de nos jours, il suffit de parcourir l'histoire des vingt dernières années en Canada pour voir combien grave est la situation de la race blanche. Le fait le plus considérable est l'abaissement de la natalité. Par malheur, c'est l'élément le plus utile de notre race qui est le plus atteint; c'est celui qui a le moins de valeur qui augmente le plus en nombre. Le résultat ne peut être que l'affaiblissement de la nation.

Vient ensuite l'effet de la guerre russo-japonaise de 1904 sur l'imagination orientale. On verra que cette guerre marque une des étapes de l'histoire du monde. Nous n'avons pas encore compris le changement qui s'est opéré dans l'esprit des Orientaux. Ceux-ci ont acquis la conviction que même à la guerre l'homme blanc n'est plus ce qu'il était.

Nous avons eu ensuite la Grande Guerre qu'on pourrait plutôt appeler la guerre civile des blancs, puisqu'elle a causé la mort de 50 millions de personnes. Songez à l'effet sur les futures générations de cette hécatombe de nos meilleurs hommes et de milliers d'autres qui traînent une vie misérable et ont à soutenir une lutte disproportionnée. Vous voyez encore les peuples de race blanche déchirés par leurs dissentions. Tournez les yeux vers les contrées orientales. Le taux de la natalité s'y maintient à peu près tel qu'il a toujours été. Au Japon, la population s'augmente chaque année de 800,000 âmes. Il lui faut trouver des colonies de peuplement pour absorber cet excédent. On peut en dire autant de la Chine.

Où ces pays vont-ils diriger leur émigration? Au nord du Japon il y a l'île Hokkaido, puis vient Formose, la Corée, la Mandchourie, la Mongolie, le Turkestan chinois, l'Amérique du Nord et du Sud et les îles et péninsules situées entre la Chine et l'Australie. Pendant plusieurs générations ces pays suffiront à absorber les émigrants chinois, mais il n'en est pas de même du Japon, car ces contrées, à l'exception de l'Amérique et de l'Australie, sont dans des conditions climatériques extrêmes. Le Japon jouit d'un climat tempéré et jusqu'à présent les Japonais n'ont pas émigré dans des régions dont la température est extrême. En conséquence, ils tournent leurs regards vers les Etats-Unis et le Canada—principalement sur les côtes du Pacifique—et certaines parties de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

Il faut prendre une attitude, et sans tarder. Nous devons nous montrer fermes. Notre ligne de conduite doit être nette et tranchée. Si nous agissons ainsi, on nous estimera; sinon, on n'aura pour nous que du mépris. Je me permettrai de signaler à ceux de nos collègues qui s'intéressent aux pays orientaux un livre publié cette année sous le titre: "The rising Tide of Colour", par Lothrop Stoddard. Il contient une analyse complète de la question et nous fait connaître les ambitions de ces peuples d'une manière lucide, intéressante et convaincante à la fois.

Quand je parle du danger qui nous menace je ne l'envisage pas au point de vue militaire. Ce n'est pas la conquête par les armes qui est autant à craindre que cette invasion pacifique rendue possible par l'immigration sans restriction des jaunes dans un pays de race blanche. Les Canadiens ont le devoir de s'occuper de la question dès maintenant avant que tout le pays soit exposé au danger.

Je suis de tout cœur avec mes collègues de la Colombie-Anglaise, et j'espère que la Chambre se rendra à son vœu.

M. DICKIE: Monsieur l'Orateur, au début de la session j'ai déjà eu l'occasion de dire ce que je pensais de la question de l'immigration orientale. Depuis quarante ans que j'habite la côte du Pacifique, j'ai pu

me rendre compte par moi-même des effets que l'immixtion des Orientaux a eus sur la vie nationale canadienne. Les orateurs qui m'ont précédé ont dit ce qu'il fallait dire à ce sujet, et je suis d'accord avec eux, sauf sur un point: celui où l'on a proposé de rapatrier les immigrés japonais, chose impossible en ce moment.

A propos de l'alliance anglo-japonaise, je n'en ai jamais si bien compris l'utilité qu'au début de la guerre, au moment où le littoral canadien du Pacifique se trouva exposé aux coups des vaisseaux allemands, le *Nuremberg* et le *Scharnhorst*. Les habitants de Victoria, où je demeure, craignaient qu'à chaque instant la ville ne fût attaquée par ces navires de guerre. Nous n'avions pour nous défendre qu'un bâtiment démodé, le *Rainbow*, et deux sous-marins. Nous avions toute raison de redouter les suites d'un engagement entre nos faibles défenseurs et l'une de ces unités modernes de la flotte allemande.

Au sud de notre pays, il y avait des navires de guerre appartenant à nos cousins américains, qui se balançaient nonchalamment sur leurs ancres et nous commencions à croire que le proverbe "bon sang ne saurait mentir" ne signifiait rien. Mais, dans la matinée du 23 août, nous avons vu entrer à toute vapeur le cuirassé *Idzuma* un croiseur cuirassé moderne, monté par de petits hommes jaunes et nous avons accueilli les Japonais avec de bruyants vivats quand nous avons vu ce navire; nous avons compris alors que nous serions amplement protégés. Cinq jours après est arrivé le *Newcastle*, suivi par deux autres navires de la marine japonaise et nous avons compris après cela, monsieur l'Orateur, dans la Colombie-Anglaise l'importance de l'alliance anglo-japonaise. Cette question est réellement très importante; elle doit être réglée par la diplomatie et non par des démagogues, autrement le danger sera grand. On ne nous accorde pas au Japon les privilèges que nous concédons dans ce pays à la population japonaise. Bien que les difficultés soient grandes, sans doute on pourrait conclure avec le Japon un arrangement qui améliorerait notre situation à propos de cette immigration.

Il nous est impossible de faire concurrence aux Japonais en Colombie-Anglaise. Des gens disent: Quoi, vous êtes de race blanche; vous êtes une population virile; ne pouvez-vous pas faire concurrence aux Japonais? Nous ne le pouvons pas pour cette raison: leur genre de vie est de beaucoup inférieur au nôtre et ils travaillent, hommes, femmes et enfants à toute heure du jour et de plus longue heures que nos ouvriers, plus longtemps même que nous ne leur demandons de travailler. Ils ont entre eux une communauté d'intérêt et d'activité. Ils travaillent entre eux avec un seul but en vue et ils travaillent incessamment. Nous ne pouvons pas lutter avec eux au point de vue industriel ou agricole. Ils se lancent dans toutes les branches d'affaires et nous qui avons vécu depuis si longtemps en Colombie-Anglaise nous désirons conserver ce pays pour des hommes de race blanche. Je me souviens très bien d'avoir été obligé d'abandonner la province d'Ontario il y a de nombreuses années. Je suis parti parce qu'à cette époque les intérêts manufacturiers de l'Ontario ne pouvaient pas faire concurrence à nos voisins du sud et beaucoup d'entre nous, en vérité, la majorité des jeunes gens de l'Ontario et des Provinces maritimes sont allés aux Etats-Unis parce qu'on y trouvait de meilleures occasions qu'au Canada et six sur dix de ceux qui sont partis étaient de descendance écossaise et quand un Ecossais est obligé de quitter un pays, il faut qu'il y ait quelque chose qui aille mal dans ses conditions économiques. Je me souviens qu'un jour des débardeurs se tenaient sur le quai examinant un navire qui passait. L'un d'eux dit: "C'est un navire norvégien", un autre dit: "Il ressemble à un navire allemand", mais un Irlandais dit: "C'est un navire écossais". On lui demande pourquoi et Pat répondit: "Il doit être écossais parce qu'il n'y a pas de goéland autour".

Je crois qu'on pourrait adopter une politique d'immigration qui empêcherait de prendre pied dans notre pays des gens dont les descendants ne peuvent pas se marier avec les nôtres. Nous ne pouvons pas concevoir un mélange du sang de nos Canadiens avec celui de la race noire; nous ne pouvons pas concevoir un mélange de notre sang avec celui des Asiatiques. Le petit Japonais désire conserver son sang pur absolument comme le désirent les Canadiens. J'ai passé quelque temps au Japon et je sais que l'Eurasien, mi Européen et mi Japonais n'est pas *persona grata* parmi les classes instruites, il n'est pas même respecté par les coolies. Les Japonais désirent conserver la pureté de leur race et comme nous l'a dit l'honorable député du Yukon (M. Black), ils resteront Japonais pendant des générations. Ils viennent dans notre pays; ils ont le droit de venir ici et j'ai une grande admiration pour ces petits hommes, mais nous ne pouvons pas endurer

leur invasion. Nous et nos descendants devront quitter le pays si on ne les empêche pas d'y entrer. Quand bien même il ne viendrait pas un autre Japonais dans notre pays nous avons encore un gros problème sur les bras en Colombie-Anglaise. Il y a une natalité surprenante parmi les Japonais qui y sont établis. On a calculé que dans neuf ans d'ici il y aura autant d'enfants japonais nés en Colombie-Anglaise que d'enfants blancs. Vous pouvez vous imaginer ce que cela signifie dans une région comme la nôtre, entourée de montagnes élevées, ne renfermant pas trop de terre arable et avec des Japonais repandus le long de la côte. Nous ne pourrons jamais avoir une population dense en Colombie-Anglaise et je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, que si nous permettons aux Japonais d'entrer sans difficulté pendant deux ans, ils chasseront simplement les hommes de race blanche de la Colombie-Anglaise à l'exception de ceux qui s'occupent des transports et d'affaires de ce genre. Je n'ai jamais pu voir comment il était possible à un homme blanc de réussir au Japon sauf dans les institutions financières ou dans quelque système de transport.

Je connais assez bien la psychologie du Japonais, aussi bien que la plupart la connaissent. J'ai entendu dire par des gens qui ont séjourné au Japon, que si vous habitez là-bas pendant une semaine, vous pourrez écrire un livre; si vous faites un séjour d'un an, vous serez en mesure d'écrire une article de revue; mais si vous prolongez indéfiniment votre séjour, vous chercherez en vain un sujet d'article. Personne ne comprend la mentalité des Japonais ni des Orientaux en général, sauf eux-mêmes. Ils regardent les choses sous un angle différent du nôtre. Notre mentalité diffère du tout au tout de celle des Orientaux. Cependant, s'il est quelque chose au monde que respectent les Japonais, c'est la franchise. Voilà l'une des raisons qui expliquent l'admiration que les Japonais professent à l'égard de l'Angleterre et des institutions britanniques. Or, je soutiens qu'en traitant avec ces étrangers, nous devrions aller droit au but. Jouer cartes sur table et admettre franchement que nous ne sommes pas en mesure de subir leur concurrence et que leur admission au pays va à l'encontre de nos intérêts. Nous pourrions peut-être invoquer aussi que nous ne pouvons leur concéder des privilèges qu'ils nous refusent. Nous sommes obligés de les exclure parce qu'ils arriveront inévitablement à se substituer aux gens de notre race. Nous avons parfaitement le droit de leur dire. "Des milliers de vos compatriotes exploitent des industries profitables aujourd'hui tandis que des milliers de nos concitoyens de race blanche chôment et leurs femmes et leurs enfants manquent de tout. Nous ne pouvons plus souffrir un pareil état de choses. Vous ne le feriez pas vous-mêmes." Les Japonais à mon avis se rendraient compte de la justesse de cette attitude. Le Japon refuse d'admettre l'immigrant Chinois qui serait disposé à accepter pour son travail un salaire moindre que l'ouvrier Japonais. Ces Orienteaux ne souffriraient pas 24 heures la situation dans laquelle nous nous trouvons. Les Japonais sont des hommes de bon sens, avisés et prudents qui comprendront la situation si elle est exposée sous son vrai jour. Cependant, ne souffrons pas que la véritable situation leur soit exposée par la bouche d'un démagogue. Qu'un homme éminent qu'ils respectent—je connais le type d'homme pour lequel les Japonais professent un respect sans bornes—aille les trouver pour leur faire connaître la situation en toute franchise. Il faudrait leur faire comprendre qu'à cause de leur communauté d'intérêt et de leur activité dans tous les domaines, il est impossible que la population cosmopolite du Canada leur fasse concurrence avec chance de succès. Ce plénipotentaire extraordinaire du Canada pourrait citer des chiffres pour établir à la satisfaction des Japonais que d'ici à dix ans, ils auront conquis la Colombie-Anglaise par la plus paisible des invasions. Nul conflit n'est à redouter. L'Angleterre n'a pas lieu de s'opposer à une démarche de cette nature et je l'admets en toute franchise, monsieur l'Orateur je suis persuadé que le Japon n'y trouverait pas à redire. Il y a un demi siècle à peine, le Japon avait une population de 33 millions d'habitants tandis que ce chiffre s'élève à 57 millions d'âmes aujourd'hui. Pour que le chiffre de la population du Japon demeure stationnaire, il faut que des centaines de mille de ses ressortissants quittent le pays chaque année et c'est là le système en vogue depuis nombre d'années. Au cours des cinq dernières années, les Japonais ont noyé l'ancienne population de l'île de Formose. Les îles d'Hawaï, qui espéraient à venir jusqu'en ces dernières années obtenir leur admission dans la république des Etats-Unis, à titre d'Etat indépendant, ont abandonné tout espoir de cette nature parce que les Japonais dominent absolument leur vie économique et industrielle. On va même jusqu'à prédire que d'ici à cinq ans les Japonais se seront assuré la haute

[M. Clark.]

main sur toutes les plantations de canne-à-sucre des îles Hawaï. Ils dominent également la vie économique aux îles Philippines. Certes! il est fort douteux que les Philippines obtiennent jamais leur liberté aux mains des Etats-Unis, comme on le prédisait à l'époque où le gouvernement américain prit possession de ces îles. Les Japonais ont aussi envahi d'une façon alarmante le Chili et la Californie. Ils immigrent aussi en grands nombre dans la Colombie-Anglaise. Il faut que la population du Japon se répande quelque part et c'est ce qu'elle fait. Le Japon s'est emparé de la Corée. Il faut que les Japonais s'établissent quelque part, mais nous refusons de leur abandonner la plus belle partie du Dominion du Canada, l'île de Vancouver et la partie méridionale de la Colombie-Anglaise. C'est la partie la plus belle du domaine de Dieu à l'heure qu'il est avec ses vallées magnifiques où, suivant l'expression de Byron, "The mountains look on Marathon and Marathon looks on the Sea"—cette superbe région qui baignent les vagues de l'océan Pacifique encore imprégnées des réminiscences des écrits de Robert Louis Stevenson et d'autre auteurs célèbres. Dans la partie méridionale de la Colombie-Anglaise, il règne une atmosphère tropicale qui défie toute description. Voici à mes yeux la meilleure description que je puisse en faire: Il n'est pas à ma connaissance qu'un homme ou une femme ait habité cette région pendant dix ans, sans y revenir plus tard. Des gens venant d'Angleterre ou de l'Inde se sont installés là-bas à ma connaissance pour pester un peu plus tard contre la situation économique—ils ne pouvaient se procurer des domestiques à aussi bon marché que d'habitude—et en désespoir de cause, ils reprirent dégoûtés le chemin de leur ancienne patrie. Cependant, ils sont invariablement revenus habiter le sud de la Colombie-Anglaise. Voilà un magnifique tribut d'éloges à l'adresse de notre pays.

Nous tenons à réserver ce paradis terrestre pour les pauvres aussi bien que pour les riches de notre race. Nous tenons à conserver cet agréable lieu de retraite où nos concitoyens peuvent venir se remettre, s'ils le désirent, des effets du climat plus rude des prairies. Nous les recevrons à bras ouverts, s'ils prennent cette excellente habitude. Cependant, je vous l'assure, monsieur l'Orateur, ce problème est très grave; il est bien plus sérieux que ne le croit le peuple Canadien en général. Je fais cette assertion en dépit de l'estime que je professe à l'égard des Japonais dont j'admire, plus que tout autre, l'industrie.

J'admire les Japonais, et nul ne saurait manquer de respecter les Chinois pour leur persistante industrie. Ils s'attachent à leur besogne, ne se mêlent que de leurs affaires et réussissent invariablement. Je le répète, quand même nous leur interdirions l'entrée du pays, nous aurions encore des difficultés par rapport à une certaine proportion de notre population blanche. Personne n'estime plus que moi le caractère des ouvriers de race blanche qui habitent la Colombie-Anglaise, à l'exception de quelques-uns qui se laissent facilement induire en erreur par des orateurs d'occasion désireux de faire prévaloir une doctrine insidieuse et préjudiciable à nos institutions. Cependant, les blancs qui nous causent du trouble représentent la minorité de la race blanche de cette province. N'empêche qu'avant de laisser les Orientaux se répandre dans la Colombie-Anglaise, nous devrions songer au brillant avenir de cette province et prendre les mesures nécessaires à la conservation de ce précieux héritage.

M. HUMPHREY: Ayant l'honneur de représenter un comté de l'est de la Colombie-Anglaise je ferai allusion à ce qui y est survenu et à la situation des habitants de ce comté par suite de l'immigration des Orientaux. Rapprochés que nous sommes de la frontière de l'est de la province, nous pouvons parler en connaissance de cause de cette invasion et surtout de l'effet de la proportion des naissances et de la loi relative à l'immigration. D'abord nous nous trouvons dans la même situation que nos concitoyens de la côte il y a quelques années; les Orientaux avancent vers l'est, où ils cherchent à se répandre. Il n'y a pas encore bien longtemps, nous, les habitants de l'est de la province, ne nous croyions pas directement visés par le mouvement de la population orientale, mais peu à peu son empiètement sur le territoire du comté de Kootenay-Ouest nous a révélé qu'il ne s'agissait plus d'une question locale ni provinciale, mais d'une question nationale dont les autorités fédérales devaient s'occuper. J'insiste particulièrement sur l'urgence d'une politique d'exclusion. N'est-il pas vrai que si le Canada était menacé d'être envahi par des Orientaux ou des sujets de race blanche ambitieux de le dominer au grand détriment de notre population de huit millions et quart, nous devrions voir à adopter immédiatement une politique de prohibition et d'exclusion? Voilà pourtant ce dont nous sommes menacés aujourd'hui et contre quoi il faut nous garder. On l'a dit avant moi, il va falloir

trouver moyen d'enrayer l'immigration des Orientaux et la croissance de cette population dans le pays, sinon la race blanche aura bientôt cessé d'être la race dominante au Canada. J'approuve donc le projet de résolution de tout cœur. Il est temps de légiférer dans le sens indiqué si nous voulons conserver ce pays à la race blanche. Il ne suffit plus de mesures purement restrictives ou de conventions verbales, il faut une politique de prohibition et d'exclusion.

J'espère qu'en faisant brièvement allusion à l'état de choses qui règne dans la division de Kootenay-Ouest j'exprimerai fidèlement l'opinion de la population blanche qui l'habite. Revenu au Canada après quatre années de service outre-mer, j'ai constaté, et mes compagnons ont constaté comme moi, les progrès remarquables que les Orientaux avaient faits durant la grande guerre aux dépens des Canadiens franchement sympathiques à notre cause. Au début des hostilités les Orientaux n'étaient pas très nombreux dans la partie est de la Colombie-Anglaise. Après la guerre, leur nombre avait beaucoup augmenté. A titre de soldat rapatrié exprimant ici les sentiments de ses compagnons d'armes également revenus au pays, je regrette l'état de choses qui règne aujourd'hui dans la division de Kootenay-Ouest; les Orientaux ont continué de s'emparer de nos ressources naturelles et sont devenus plus riches que les citoyens de la Colombie-Anglaise en général. Ils ont profité de la guerre qui avait eu pour effet d'augmenter les salaires et de raréfier la main-d'œuvre, et ils ont pris pied dans différentes industries au point de ne pouvoir être chassés des positions qu'ils occupent et qui devraient appartenir à nos vétérans.

Nous plaçant à un autre point de vue, nous pensons que c'est trouver notre pays dans un état déplorable, surtout pour ceux qui se sont sacrifiés durant la guerre pour assurer son bien, pour protéger notre territoire contre l'invasion, et, du point de vue de la démocratie, pour donner aux Canadiens un Canada meilleur. Nous pensons que la situation actuelle du pays n'est pas salutaire. Nous ne pouvons nous résigner à croire que c'est pour cela que nos soldats ont consenti des sacrifices—pour que, les hostilités terminées, la race jaune en profite.

Ceux qui ont pris la parole avant moi, aujourd'hui, ont exposé ces vérités qui peuvent, toutes, être démontrées. Ce n'est pas une situation réconfortante ou une ambiance convenable pour une nation. A moins que des lois ne soient établies au plus tôt, avant longtemps luira un jour ou le Canada ne sera plus un pays peuplé par des blancs et où la plus gande part d'influence appartiendra à la race jaune, comme elle lui appartient présentement en Colombie-Anglaise.

Afin d'éclairer la députation, je désire lui exposer les circonstances qui ont trait au chômage. A mon avis, celui-ci peut être attribué jusqu'à un certain point au relâchement de nos lois relatives à l'accroissement de la population chinoise ou japonaise. Des calculs démontrent que sept sur dix des sans-travail dans tout le Canada sont d'anciens combattants. Nous constatons aujourd'hui que, dans la Colombie-Anglaise, il y a très peu d'Orientaux qui soient dans le désœuvrement, et les chiffres qu'ont cités les orateurs qui m'ont précédé établissent que le nombre des Orientaux est très considérable dans cette province-là.

J'espère que le présent ministère verra jour de décréter des lois qui feront droit aux réclamations de la Colombie-Anglaise, pour le plus grand bien du Dominion, car je crois que ces lois serviront les meilleurs intérêts du pays. Si elles sont établies, ces lois ne feront pas seulement disparaître un inconvénient, elles en supprimeront plusieurs et remédieront à la situation économique créée par le chômage. Elles augmenteront la demande d'ouvriers, nous donneront plus d'emprise sur les fermes et les vergers et empêcheront les Orientaux de faire main basse sur nos ressources naturelles.

Je tiens à répéter que j'approuve intégralement le projet de résolution et que je serai bien aise de l'appuyer.

M. McMURRAY: Monsieur l'Orateur, c'est un plaisir pour moi de dire que je puis approuver ce projet de résolution sans avoir recours à des pratiques haïssables pour blâmer les Orientaux. M'unissant au député de Nanaïmo (M. Dickie), je puis témoigner de plusieurs nobles qualités des Japonais et des Chinois. Le patriotisme des Japonais est remarquable. La probité du Chinois est insigne. Néanmoins, nous devons considérer ce problème au point de vue de son immense importance nationale. Le Canada est une nation jeune; il est encore au maillot, si on le compare à d'autres pays. Les nations qui réussissent sont celles qui seront formées lentement en une agglomération homogène. Les nations qui ont passé par le creuset de la dernière guerre européenne sont celles qui ne comprenaient qu'une race—fran-

çaise, anglaise ou allemande. Ces nations ont résisté à l'épreuve, mais les pays polyglottes du vieux continent, tels que l'Autriche, composés d'éléments de toutes sortes, ont chancelé et croulé sous la violence des armes.

Il nous faudra des centaines et des centaines d'années pour développer nos ressources naturelles. Il nous faudra plus longtemps encore pour former un type distinctement canadien, ce qui ne saurait être que l'œuvre du temps, et ce type devra être parfaitement homogène. Sans cela, il ne pourrait pas survivre. Un rocher battu par les vagues de l'océan se désintègre tôt ou tard, s'il y entre plus d'un élément. Il n'est ainsi des nations; celle qui ne comprend pas des individus d'une seule race étroitement entrelacés s'effondrera un jour ou l'autre.

Quant aux Chinois et aux Japonais, leurs annales sont glorieuses. Ils ont été puissants parce qu'ils proviennent d'une source unique; en tant que nations, ils sont invincibles pour cette raison. Néanmoins, il existe un abîme profond entre l'Asiatique et l'Européen. Il nous suffit de penser aux Occidentaux qui séjournent dans l'Inde. Nous les voyons soupirer après un congé pour revenir au foyer. Nous y voyons le négociant amasser au plus tôt une fortune afin de laisser le pays et rentrer chez lui. Là-bas, le planteur trompe la monotonie du temps avec son whisky et ses cigares forts. Les habitants se ruent vers toutes espèces de sports pour chasser l'ennui, et ils ne demandent qu'à revenir dans l'Occident. Durant trois ou quatre siècles, les nôtres là-bas ne se sont jamais mélés à la vie des indigènes. Vous constateriez qu'il en est de même des colonies d'Occidentaux à Yokohama, à Hong-Kong, à Caleutta—partout dans les pays d'Orient.

Cette différence profonde se manifeste aujourd'hui dans la mentalité, le langage, la conformation extérieure et la couleur. Jamais ces gens ne peuvent ni ne veulent se mêler aux nôtres ou s'y allier, par le mariage. Dans cinq cents ans, les descendants des Chinois et des Japonais qui immigrent au Canada seront encore des Chinois et des Japonais; ils ne différeront nullement de leurs ancêtres. L'argent qu'il gagne en ce pays, l'Oriental l'envoie dans son pays natal; après sa mort, on transporte jusqu'à ses ossements dans la terre sacrée qui lui donna le jour.

Les Orientaux ne se sont jamais assimilés en aucune façon aux autres éléments de la nation; cette assimilation ne se fera jamais; elle est impossible. A l'heure actuelle, on l'a fait voir ici même, c'est de leur industrie qu'on leur fait reproche; mais, quels que soient leurs attributs essentiels, leur présence dans le pays, notamment sur le littoral du Pacifique, crée en ce moment un état de choses que les nôtres sont incapables de supporter. Et remarquez bien qu'ils ne se fixent pas seulement sur le littoral occidental; ils ont déjà commencé à passer les montagnes. Dans toutes les petites villes de l'Ouest, ils se font plus nombreux d'une année à l'autre.

Il faut donc songer à l'avenir. La Chine d'aujourd'hui n'est plus la Chine d'il y a vingt ans. Dans ce temps-là, le soldat chinois était habillé de molleton, armé d'une marmite d'acier et d'une longue pique. Les armées chinoises qui se battent aujourd'hui autour de Pékin sont complètement équipées, munies de mitrailleuses et d'aéroplanes.

Il n'existe aucun sentiment d'hostilité entre notre pays et le Japon ou entre Canadiens et Orientaux; mais si on les laisse pénétrer en notre pays, il en résultera une situation à laquelle il sera fort difficile de remédier, et, de même que de bons amis s'abstiennent parfois, pour prévenir des querelles, de se visiter au temps des élections, il est bon qu'Orientaux et Canadiens comprennent que l'immigration orientale finira nécessairement par faire surgir des difficultés. C'est une question qu'il nous incombe de régler, et si nous savons nous y prendre d'une manière raisonnable et diplomatique, les Orientaux comprendront que la régler dans le plus bref délai ce serait vraisemblablement écarter une situation susceptible de devenir fort dangereuse,—et peut-être plus tôt qu'on ne pense. Pour les habitants de la Colombie-Anglaise, elle est une cause d'irritation, elle constitue un réel danger. Kipling a dit:

> East is East and West is West,
> And never the twain shall meet.

Le jour viendra peut-être où les deux se trouveront côte à côte, mais ce qui est bien certain, c'est qu'il n'y aura jamais fusion des deux éléments et que, ainsi qu'on en a la conviction en Australie et en Nouvelle-Zélande, nulle nation ne peut avoir de force qui n'est formée d'éléments homogènes; que les immigrants admis en notre pays doivent être susceptibles d'assimilation, aptes à adopter les aspirations politiques, sociales et autres de la nation.

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

Reprise de la séance

M. LADNER: Monsieur l'Orateur, la question asiatique a déjà été examinée sous divers aspects depuis que le présent débat dure, et celui-ci ne se terminera pas avant que d'autres orateurs la discutent au point de vue économique, politique et social. Si j'interviens dans cette discussion, c'est surtout pour traiter le sujet au point de vue sociologique, parler des forces qui régissent et déterminent la formation et le développement du groupe social.

A mes yeux, l'assimilation constitue l'un des principaux aspects de la question. En Europe, il s'accuse certaines différences d'origine. En France, par exemple, l'habitant du nord diffère très sensiblement du méridional. La population de la Suisse est formée d'éléments d'origine française, allemande et italienne; chacun de ces groupes conserve sa langue maternelle, mais est susceptible d'assimilation. En Belgique, le type wallon diffère du type flamand, et cependant les Belges sont animés d'un même sentiment national. En Grande-Bretagne, on trouve les Anglais, les Ecossais, les Gallois—et je dirais aussi les Irlandais, si cela ne déplaisait à certaines gens.

L'hon. M. LAPOINTE: Il y a aussi des Français.

M. LADNER: En Grande-Bretagne?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

M. LADNER: Eh bien, les Français n'en sont pas loin. Ils sont les bienvenus partout. Pour jouir de l'harmonie nationale, les peuples doivent travailler de concert à assurer les grands principes qui font les nations, c'est-à-dire la communauté d'aspirations et de fins nationales, la religion chrétienne, les traditions de races, au point de vue des origines et coutumes des nationalités, mais par dessein tout, par rapport à l'immigration, et aux alliances par mariage. Ce sont là de puissants facteurs sociologiques qui tendent à l'harmonie nationale.

Nous lisons dans l'"*Outline of History*", de Wells, que l'origine de la plupart de ces races remonte à douze mille siècles en arrière, et que leur dissemblance s'est dessinée graduellement jusqu'à ce jour. Durant les cinq mille ans de leurs annales connues de l'univers, le Japon et la Chine ont conservé leur caractère national, et, bien qu'ils aient vécu côte à côte, ils ne se sont pas mariés entre eux, pas plus qu'ils se sont assimilé réciproquement leurs coutumes. S'il en est ainsi de ces deux nations, combien ne l'est-il pas davantage pour les Asiatiques et les Anglo-Saxons? Il suffit de jeter un coup d'œil sur le passé pour nous engager à adopter une sage politique en vue de l'avenir, bien que, au début, nous puissions être en butte à certaines difficultés internationales.

[M. McMurray.]

Les Eurasiens, issus du croissement des Européens et des Indiens, sont mis au ban de la société des deux côtés du Pacifique. Nous respectons tous les Japonais, en tant que peuple, et comme nation nous admirons leurs excellentes qualités. Nous en dirons autant des Chinois. Mais c'est l'immigration chez nous d'une classe particulière de ces peuples, les Mongols et la plèbe, qui a créé les problèmes de l'éducation et autres qu'il nous faut résoudre aujourd'hui.

Afin de montrer les difficultés où l'Ouest est placé, et que tout le Canada aura lui-même à trancher, tôt ou tard, si cette question n'est pas réglée promptement et d'une façon satisfaisante, je m'arrêterai quelques instants aux ramifications du trafic des drogues au Canada, d'après ce que nous ont appris les enquêtes de divers comités. On trouve dans les quartiers chinois de nos villes les bouges les plus honteux qui exploitent les mœurs les plus dépravées. Le trafic des narcotiques est organisé comme celui de tout commerce important. Il est dirigé par des hommes capables et instruits qui ont leurs financiers, leurs importateurs, leurs marchands de gros et de détail, et même leurs colporteurs. Nos paquebots du Pacifique importent chez nous de grandes quantités de drogues de Chine et du Japon. Parfois ces drogues tombent entre les mains des membres de l'équipage qui en font la contrebande en petites quantités en débarquant. Ou bien, des barils de narcotiques sont jetés à l'eau au large du sud de l'île de Vancouver. Une embarcation rapide quitte le rivage, recueille les barils flottants, et les cache quelque part dans l'île. C'est ainsi que les narcotiques sont introduits au pays. Ils sont ensuite confiés à des personnes dont la seule occupation est de les distribuer en grandes quantités. Ce sont presque uniquement les Chinois et les Japonais qui font ce commerce, je ne devrais pas dire les Japonais, mais presque entièrement les Chinois. Ceux qui se livrent à ce trafic ne sont pas eux-mêmes les consommateurs de narcotiques parce qu'ils savent qu'ils font de l'homme une malheureuse épave. Ils s'adonnent à ce commerce néfaste avec un esprit froid et dans un but de lucre distribuent ces drogues parmi toute la population.

Qu'il soit bien compris que ces observations ne sont pas uniquement d'un caractère général et basées sur de simples suppositions. Les déclarations que je vais faire sont fondées sur des rapports officiels, sur des renseignements réunis par un comité de citoyens de la ville de Vancouver, et sur des informations que j'ai obtenues des autorités de la police de Vancouver à Halifax.

Avant de citer des exemples, laissez-moi vous expliquer, après avoir tracé à grands traits le mode de distribution, comment le marché s'est agrandi; comment les consommateurs sont amenés à acheter les drogues; comment ils sont entraînés dans cette habitude à tel point que la victime devient incapable de faire acte de volonté. On donne ce que l'on appelle des "réunions de cocaïnomanes". Des Chinois fort riches, qui se livrent à ce commerce odieux, et qui vivent dans des quartiers luxeux, donnent des fêtes auxquelles des blanches, qui sont à leur emploi, sont les hôtesses. Des jeunes filles de la ville sont invitées à ces soi-disant réunions mondaines, une danse, une partie de cartes et autres amusements du même genre. Mêlés aux jeunes personnes sont deux ou trois habitués des drogues, dont le rôle consiste à inspirer la même passion aux autres. Il est prouvé à l'évidence que ces réunions ont lieu périodiquement; que la cocaïne à petites doses est employée pour amener les jeunes personnes à en contracter l'habitude.

On les incite à en prendre, tout comme on les inciterait à sauter un fossé, ou à quelqu'autre chose d'inoffensif. On les incite a aspirer cette poudre—un tout petit peu sur la pointe d'un couteau, d'une cuiller—et c'est ainsi que l'habitude se prend. Avant de terminer mes remarques, je voudrais, tout en respectant la dignité de cette Chambre, vous décrire la dégradation que peuvent atteindre les esclaves de ces drogues et vous faire remarquer que les rapports entre la Chine et le Canada sont l'une des causes principales de ce trafic abominable, à cause des Chinois qui s'y livrent.

La semaine dernière, j'ai reçu une lettre du secrétaire de la Ligue canadienne pour l'exclusion des Asiatiques, dont le brigadier général A. D. McRae est le président honoraire. Le secrétaire termine ses remarques sur le trafic illégal des drogues par les mots suivants:

> C'est un des nombreux malheurs que nous devons directement aux Asiatiques. Eliminez les Asiatiques et vous aurez sauvé les âmes et les corps de milliers de jeunes hommes et de jeunes femmes, qu'ils entraînent chaque année à une véritable vie d'enfer et poussent vers la tombe, par leur présence au Canada.

Nous avons reçu certains renseignements de la police. Dans la prison d'Okalla, qui est la plus grande de la Colombie-Anglaise, sur les 320 prisonniers qui y étaient détenus au printemps de 1921, 110 étaient des habitués de ces drogues. Comme je le mentionnais il y a quelques instants, le comité des citoyens, qui a à sa tête l'un des personnages les plus respectés de Vancouver, a employé des gardes-malades et des détectives dans ses recherches. L'un de ceux qui a prêté son concours est propriétaire d'un théâtre et acteur par profession, reconnu pour sa philanthropie. Il utilisa son talent d'acteur pour se déguiser en un habitué des drogues. Il visita Vancouver et d'autres villes, et, de cette manière, il gagna la confiance de quelques-uns de ces trafiquants. Il mit à jour des choses que la police n'aurait pu découvrir en mille ans. Il découvrit que, à la distance de moins d'un coin de rue de son propre théâtre, il pouvait acheter illégalement de grandes quantités de narcotiques des Chinois, ostensiblement propriétaires de buanderies, de boutiques de tailleur et de bijoutier, ou d'autres établissements de commerce. Les résultats de cette enquête sont excessivement intéressants. On a prouvé que la plus grande partie de l'importation illégale des drogues nous vient de la Chine et du Japon et que ce commerce augmente dans tout le Canada. Les rapports de la police viennent confirmer cette conclusion. Ces drogues sont ordinairement vendues dans des magasins, des buanderies, ou des boutiques de tailleur, appartenant à des Chinois. Maintenant, afin de faire comprendre aux membres de la Chambre l'étendue de ce mal et la situation terrible dont il est la cause, je vais vous citer quelques cas particuliers. Ceci ne s'applique pas seulement à Vancouver; les habitués des drogues se rencontrent sur tout le continent de l'Amérique du Nord; le trafic se fait dans toutes les villes, jusqu'à Halifax. Je ne mentionnerai pas les noms des intéressés, mais je vais raconter les faits de mon mieux, tout en tenant compte de la nature des cas.

Une jeune fille de seize ans devint morphinomane et cocaïnomane, à cause de ses relations avec des Chinois, des Hindous et des Japonais. Elle comparut devant le comité d'enquête; ce même matin, elle s'était prostituée avec des Chinois, des Japonais et des Hindous, afin d'obtenir les $5.50, dont elle avait besoin pour acheter des drogues. J'ai en main une liste de plusieurs pages de cas individuels, qui ont fait le sujet d'enquêtes. Les faits sont prouvés,

non seulement par le témoignage des habitués des drogues eux-mêmes, mais sont confirmés par des preuves corroborantes. Une jeune fille de vingt-trois ans, après avoir acquis la passion de la morphine et de la cocaïne, eut un enfant d'un Chinois, nommé Pete Kong, un colporteur de drogues reconnu. Elle injecta de la morphine à son enfant, au moyen d'une aiguille hypodermique, jusqu'à ce qu'il en mourut; les drogues avaient dérangé sa raison. Je ne mentionne que les cas dont il est possible de divulguer les circonstances. L'on découvrit que ce trafic ne s'adressait pas seulement aux personnes des classes inférieures et ignorantes, mais que, par ses ramifications, il avait atteint des personnes appartenant aux meilleures familles, qui sont devenues des victimes de la passion des drogues. Je vous citerai le cas d'une femme, qui était la fille d'un ministre protestant, bien instruite et musicienne. Elle est devenue l'esclave de la morphine et de la cocaïne, l'associée de Chinois et elle est à présent en prison. J'ai toute une longue liste de noms, mais je vais terminer en vous mentionnant le cas d'un homme apparenté à l'un des personnages publics les plus distingués du Canada. Il fit du service outremer dans les rangs des "Princess Pats", fut blessé grièvement. A son retour à Vancouver, il devint l'un des habitués du quartier Chinois et l'esclave des drogues. Son occupation actuelle consiste à visiter les clients et à remplir "les commandes". Une commande est donnée par téléphone et il va la remplir, c'est-à-dire, administrer une injection hypodermique, pour laquelle il se fait payer un dollar, ou quelque autre montant. Ma liste contient le cas d'une autre femme, qui dépense actuellement de $10 à $30 par jour pour des drogues. Un Chinois, J. J. Wing, a ainsi obtenu d'elle des bijoux et des fourrures pour une valeur de $2,500 à $3,000.

Cela fut établi lors d'une poursuite instituée par cette femme en recouvrement des objets volés. J'ai ici, sous les yeux, une autre liste de trente et une causes qui ont fait chacune le sujet d'une enquête. On les a inscrites d'après l'ordre dans lequel elles ont été soumises à la cour et des Chinois sont les inculpés dans vingt et une de ces causes: c'est dire à quel point les Chinois exercent ce commerce. A l'unique point de vue moral et sociologique, du moins, l'immigrant constitue une catégorie telle qu'il vaudrait mille fois mieux nous en passer complètement, quelle que soit la conséquence par rapport à notre situation économique, commerciale et industrielle.

[M. Ladner.]

Avant de reprendre mon siège, je lirai une lettre adressée au secrétaire de la Ligue pour l'exclusion des Asiatiques du Canada et qu'on m'a remise. Elle vient d'un Japonais, de Vancouver, et je la lis afin de faire connaître la mentalité de ces gens envers notre pays. Les honorables députés noteront l'ironie et l'invective qui se font jour dans toute cette lettre:

CHS L. MACAULEY,
306, Edifice Tower,
Vancouver,

Cher Monsieur,—Je lis avec intérêt le "Danger"—

Il s'agit du petit journal publié dans les intérêts de la Ligue pour l'exclusion des Asiatiques.

J'ai payé 20 cents. Cent Japonais le lisent. Il se vend très bon marché.

Le premier pas est excellent. Il contient, dès le début, une insulte très mesquine à l'adresse de notre gouvernement et très grossière à l'adresse des Japonais.

Nous, Japonais, constituons une nation tout comme les Anglais, les Ecossais ou les Irlandais. mais contrairement à ces derniers, nous ne sommes plus des bigots. Ou encore si cela va mieux, nous ressemblons aux Allemands, nous sommes une nation, nous aimons notre patrie, d'abord et avant tout. Nous aimons les richesses et tout ce qu'elles peuvent donner, mais nous ne vendrons pas notre pays pour de l'argent.

Les honorables députés ne pourront citer un seul cas où un Japonais aurait vendu son pays, pour de l'argent.

Vous n'avez jamais entendu parler d'un Japonais traitre. Au Canada, vous avez beaucoup de traîtres. Les Etats-Unis comptent également un grand nombre de traîtres parce que vous êtes seulement un peuple et que vous n'avez pas d'esprit national.

Voilà le point. Il ajoute:

En Chine le peuple se laisse gouverner par des chefs fourbes et pervers; il en est de même au Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Cette lettre doit être très ancienne. Qu'elle en est la date?

M. LADNER: Elle est du 6 décembre. L'auteur termine ainsi:

Nous, Japonais, ne sommes pas entrés de force au Canada. Vos agents de change nous ont demandé de venir; nous valions peu, oh! très peu. Au Japon, notre gouvernement se compose d'hommes d'honneur. Un député qui déshonore son pays est voué à la mort; il peut se la donner lui-même, mais il n'en doit pas moins disparaître. Au Canada, votre gouvernement est différent, qu'un député trahisse les intérêts du peuple, et on l'élève de suite au rang de nos grand marchands; mais nos marchands ne vendent ni le Japon ni son peuple; ils vendent des marchandises, et règle générale des marchandises japonaises, si cela est possible. Vos députés vendent leur âme et leur patrie et leurs mandataires et, l'élection passée, la moitié des citoyens crient leur joie durant une semaine, puis ils se lamentent durant quatre

années. Cela n'est-il pas vrai, monsieur Macauley? Nous ne détestons pas les Canadiens; car jamais on ne hait le saltimbanque ou le bouffon.

Nous, Japonais, habitons la province et menant une vie honorable, nous suivons avec intérêt votre pantomime politique. Quand vous serez devenus réellement une nation, nous ferons encore avec vous de bonnes affaires et vous nous admirerez davantage.

Votre dévoué,

SATO.

Je ne saurais imaginer d'argument plus fort et qui fasse mieux ressortir l'importance de faire du Canada une véritable nation que l'état d'esprit révélé par ce Japonais de la Colombie-Anglaise. Si nous devons devenir une nation et jouer un rôle dans l'histoire, nous ferions bien de profiter des leçons que nous donnent d'autres pays qui ont devancés. Point n'est besoin d'avancer à tâtons, car l'histoire nous trace la voie à suivre et nous fait voir comment les peuples ont évolué dans le passé.

J'estime que le Gouvernement et tous les membres de la Chambre, faisant abstraction de toute allégeance politique et n'ayant en vue que des intérêts réels de ce pays, peuvent, en adoptant cette résolution, établir le fondement d'une politique qui surmontera les difficultés internationales et permettra de former d'ici vingt-cinq ans une nation véritablement canadienne, composée de blancs, au lieu d'une nation mélangée de races dont nous n'aurions pas l'occasion d'être fiers.

M. McBRIDE: Je ne me propose pas de parler longuement, vu qu'on a déjà traité, sous maints aspects, la question en discussion. Dans le discours que j'ai prononcé lors du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, j'ai déclaré que l'une des questions les plus importantes dont la Chambre pouvait être saisie, durant cette session, était celle de l'immigration des Orientaux. Je répète cette affirmation, ce soir. J'ai déclaré alors que les habitants de l'Est pouvaient difficilement se rendre compte de la gravité de cette question pour la population de l'Ouest. Seuls ceux qui doivent vivre avec les Orientaux, se mêler à eux et subir leur concurrence, savent quel danger ils constituent pour notre pays. La population de l'Est parle de Vancouver comme étant la porte de l'Ouest, et en Orient, on dit que Vancouver est la porte du Canada.

Les navigateurs qui ont fait le tour du monde considèrent le port de Vancouver comme le premier port de l'univers. Pour les touristes la côte du Pacifique est la terre du soleil, la Californie canadienne, terre adorée de tous ceux qui l'habitent. Pourquoi nous qui possédons une région comme celle-là, irions-nous la livrer à l'Orient? C'est pourtant ce qui arrivera un jour, si les lois demeurent ce qu'elles sont aujourd'hui. Il me semble que tous ceux qui ont en vue la grandeur de notre pays devraient essayer de réserver la Colombie-Anglaise pour la race blanche, au lieu de la livrer à l'Orient. Les habitants de l'Ouest savent par expérience que si on ne restreint pas l'immigration asiatique et que si les Orientaux continuent d'affluer chez nous comme ils l'ont fait dans le passé, les blancs devront bientôt se retirer de l'autre côté des Rocheuses et la Colombie-Anglaise restera au pouvoir de l'Orient. Il ne s'en faut pas de beaucoup que ce ne soit un fait accompli. Et qui en sera responsable? Les députés qui sont assemblés ici ce soir, s'ils négligent d'adopter des mesures qui mettront un terme à l'immigration orientale dans notre pays. Pourquoi ne pas le faire maintenant et en finir une fois pour toutes?

L'immigration orientale sans cesse croissante attaque aujourd'hui la base même de notre civilisation. Elle sape les fondements de notre vie familiale et la famille se reflète sur la nation: oui, toujours la vie familiale se reflète sur la prospérité d'une nation. On ne peut pas faire une nation supérieure avec des êtres inférieurs. C'est contraire à toutes les lois de l'organisation. La famille fait soit de bons citoyens, soit des êtres nuisibles. Or je dis que nos ouvriers, s'il leur faut subir la concurrence des Orientaux, ne jouiront pas de la vie familiale qu'ils devraient avoir; ils n'auront même pas un semblant de foyer avec la concurrence asiatique. Pourquoi ne pas placer au premier rang les intérêts de nos propres concitoyens? Pourquoi nous organiser en vue des besoins des Asiatiques? Pour quelle raison les laissons-nous débarquer sur nos rives?

Voyons un peu comment les Japonais traitent les blancs qui arrivent au Japon. Ce que je vais dire peut être vérifié. Voici ce qu'un nommé C. J. Kirkpatrick, autrefois de la marine royale, et pendant cinq ans employé comme ingénieur civil par le gouvernement japonais à Yokohama, dit au sujet des difficultés que rencontrent les blancs au Japon: "Au Japon dit-il, il n'existe absolument aucune loi pour les blancs". Il raconte entre autres comment les conducteurs de pousse-pousse japonais ont l'habitude d'exiger 25 yen pour transporter un Européen ou un Américain tan-

dis qu'ils ne demandent que 5 yen à un Japonais. Imaginez le bruit qu'on ferait si au Canada, nos tramways exigeaient 25 cents des Japonais ou des Chinois au lieu de 5 cents aux Canadiens. On nous accuserait de faire une distinction au préjudice des Asiatiques. C'est pourtant le même genre de distinction qu'on fait au Japon à l'égard des blancs.

Il y a quelques mois, Mme J. Gray, femme d'un comptable de la compagnie Lane-Crawford, qui est une grande maison de gros de Yokohama, refusa de payer le prix exorbitant que lui réclamait un de ces conducteurs de pousse-pousse. Qu'est-il arrivé? Un des porteurs la saisit, lui tordit le bras et la traita d'une façon révoltante. Son mari, parce qu'il s'était interposé, fut sommé de comparaître devant le tribunal. En dépit des preuves qui étaient accablantes pour les porteurs du pousse-pousse, M. Gray fut trouvé coupable de délit et s'il n'a pas purgé les six mois de prison auxquels il avait été condamné, c'est parce que tous les blancs de Yokohama allèrent présenter des excuses aux autorités.

M. Kirkpatrick a déclaré que lors des émeutes à Vancouver, certains citoyens japonais prétendaient que s'ils n'obtenaient pas les mêmes droits que les blancs au Canada, les Japonais de Vancouver crèveraient les tuyaux d'eau et mettraient le feu à la ville. Ils déclaraient aussi que si l'on faisait appel à la troupe, ils sauraient se défendre. Je ne doute pas de la véracité de ce dernier fait, car je sais que tous les Japonais qui viennent au Canada ont dû faire un cours militaire soit dans l'armée, soit dans la marine, avant de pouvoir quitter leur pays.

A l'heure actuelle, les compagnies japonaises font un effort inouïe pour s'emparer du commerce maritime dans le Pacifique, et le gouvernement japonais donne—ou du moins donnait il y a un an—une subvention pour aider ces compagnies à atteindre leur but.

Que font les Orientaux au Canada?

Sur le littoral du Pacifique ils repoussent les blancs et les blanches des vallées les plus fertiles et, actuellement, ils possèdent directement ou individuellement 27,000 acres des meilleures terres de la Colombie-Anglaise. Il y a quelques années, des Chinois ont commencé à colporter des fruits et des légumes de porte en porte, vendant toujours à meilleur compte que les blancs. Finalement, ils ont poussé les blancs au pied du mur et, aujourd'hui, les gens des villes payent plus cher leurs légumes que n'importe qui sur la côte du Pacifique. La raison est que les Orientaux sont maîtres du marché. Des dix-neuf maisons qu'on voit classées dans l'indicateur du téléphone de Vancouver, comme commerçants de légumes en gros ou en détail, dix-huit portent des noms orientaux. Les Orientaux font des progrès dans d'autres négoces. Prenons par exemple les marchands en gros et détail de Vancouver; plus de 300 sont des Orientaux et ceci ne comprend pas ceux des Asiatiques qui font affaire sous une raison sociale créée par des blancs. Ces maisons s'unissent et font leurs achats en commun aux prix du gros et détaillent ensuite les produits achetés par eux aux restaurants orientaux, au prix du gros. Ceci force peu à peu les blancs à cesser le commerce de restaurateur et c'est un moyen très efficace de tuer toute concurrence.

Que font-ils dans les chantiers de bucherons du littoral où on les emploie par milliers? Plus de 40 chantiers du littoral du Pacifique appartiennent à des Japonais ou sont exploités par eux. Comment les blancs pourraient-ils faire concurrence aux Japonais qui se pensionnent pour 25 ou 30 sous par jour et vivent dans des huttes impropres à l'habitation d'êtres humains? Le peuple canadien ne veut assurément pas permettre une immigration qui avilira la manière de vivre de nos ouvriers. Pourquoi nos lois ne sont-elles pas faites de manière à relever le genre de vie de l'ouvrier plutôt que de manière à l'abaisser? C'est l'ouvrier qui est la force même de notre pays et un pays ne peut compter maintenir son rang si son peuple n'est pas un peuple de travailleurs.

Les blancs de l'Ouest attendent ce que les députés vont faire au sujet de cette question. Les pêcheurs du littoral du Pacifique attendent anxieusement pour savoir quelle sera l'attitude de la Chambre, tandis que les cultivateurs et leurs familles qui se voient chassés du sol par les Orientaux, si les lois d'immigration ne sont pas modifiées, désirent savoir si le Gouvernement va agir ou non. La même anxiété règne chez ceux qui exploitent les chantiers et leurs ouvriers qui veulent savoir s'ils seront justement traités. Les blanchisseurs qui emploient des milliers de jeunes gens des deux sexes attendent aussi que le Gouvernement agisse et on trouve la même impatience chez les petits commerçants. Les jeunes femmes qui, par suite du chômage, sont obligées de travailler dans des restaurants exploités par ces Orientaux sont anxieuses de connaître ce que la Chambre va décider à ce sujet. La mère de la petite écolière qu'elle chérit plus que sa propre vie, at-

tend anxieusement un soulagement ou veut savoir si elle doit se résigner à envoyer sa fillette à l'école pour partager le siège d'un Oriental deux fois plus âgé qu'elle. Et la fillette elle-même, souffrant de cette promiscuité, voudrait voir venir un changement. Si le Gouvernement actuel envisage courageusement la situation et adopte des lois empêchant l'immigration orientale au pays il aura fait plus pour le pays qu'aucun autre gouvernement à qui ce pays a confié l'administration de ses affaires publiques.

Pourquoi le Gouvernement ne mettrait-il pas fin à cette situation? Pourquoi refuserait-il de prendre la responsabilité que le peuple veut lui voir accepter? J'admets qu'on peut éduquer les Orientaux mais cela revient à peindre une fontaine pour purifier l'eau de source. Il est impossible de modifier leur caractère. L'Oriental n'est pas l'homme qui fera progresser le pays qu'il ne veut pas cultiver. Il préfère demeurer à la ville et prendre l'ouvrage des mains de nos jeunes gens et de nos femmes. L'autre jour, j'ai lu dans un journal une déclaration à ce sujet et je puis dire en passant que je ne suis pas d'avis que des gens devraient venir et passer des heures à lire les journaux dans cette Chambre. Quand tant de jeunes femmes sont sans travail le problème oriental revêt un aspect très sérieux. Une jeune femme disait: "Il me reste vingt sous; depuis quinze jours j'ai vécu d'une pinte de lait et de deux croquignoles tous les jours et, quand je cherche du travail, je suis reçue par un Chinois qui me dit qu'on n'a pas besoin de mes services." Vous avouez que c'est dur pour nos femmes. Et ce sont ces gens à qui nous avons ouvert la porte afin qu'ils accaparent le travail et remplissent les emplois des nôtres.

Une autre jeune femme tient ce langage: "On veut que je sois honnête; mais il me reste 75 cents dans ma bourse et je dois deux mois de loyer. La propriétaire m'a dit qu'elle veut être payée ou elle saisira mes effets. Il faut que je gagne de l'argent de n'importe quelle façon". Les Chinois s'emparent des emplois que nos femmes pourraient occuper. N'est-il pas temps d'ouvrir les yeux sur la situation au lieu de toujours remettre les décisions nécessaires? N'est-il pas temps de prendre nos responsabilités et la Chambre ne devrait-elle pas décider sans plus de retard de fermer l'entrée du pays aux Orientaux?

M. MacKELVIE: Depuis trente-cinq ans que j'habite la Colombie-Anglaise, la question de l'immigration asiatique n'a pas cessé d'occuper à quelque degré que ce soit l'attention publique dans cette province. Cette question a pris à la fin des proportions alarmantes. Je l'ai connue quand elle n'était encore qu'une simple tache au firmament; mais elle s'est changée en un nuage qui obscurcit en ce moment l'horizon presque tout entier.

Nulle question discutée en cette Chambre n'a accaparé à ce point l'attention de tous ceux qui connaissent les faits dénoncés dans la motion de notre collègue. Chacun des membres qui représentent ici la Colombie-Anglaise a, sans doute, en mainte occasion discuté la question avec ses électeurs et pris l'engagement, soit de sa propre initiative, soit en réponse à quelque interpellation dans les réunions publiques, de la traiter devant cette Assemblée chaque fois que l'occasion se présentera. Nulle motion présentée ici ne recevra un plus sincère accueil de la part des députés de l'extrême-Ouest que le projet de résolution qui fait l'objet de ce débat.

Notre collègue de Nanaïmo (M. Dickie) a exprimé d'un mot le profond amour des habitants de la Colombie-Anglaise pour leur province. Il n'a rien exagéré des beautés naturelles que la Providence a prodiguées à cette région, héritage magnifique digne d'être conservé pour la possession sans partage des générations canadiennes qui nous succéderont. C'est notre devoir de le garder intact pour nos enfants, et cependant il nous glisse des mains lentement mais sûrement.

Les orateurs qui m'ont précédé ont traité avec avantage divers aspects de la question. Je dirai quelques mots seulement au sujet de l'occupation du sol par les Orientaux. J'habite une région agricole de la Colombie-Anglaise, la vallée de l'Okanagan, connue dans tout le Dominion et à l'étranger pour un pays producteur de fruits. Je déclare que la situation y est devenue dangereuse pour les habitants de cette partie de la province. Je ne parle pas de la culture des fruits en particulier, mais de la condition générale de l'industrie agricole. Mon collègue de Fraser-Valley (M. Munro) qui prendra la parole, je crois, dans ce débat, vous dira comment les Orientaux sont parvenus à s'emparer, ces années dernières, du commerce des fruits baies, tels que fraises, framboises, mûres de Logan, dans le bas Fraser.

Le même phénomène s'est produit dans la région de l'Okanagan, quoique sur une échelle de moindre étendue. Les Orientaux

y furent employés aux travaux horticoles pendant la guerre.

La statistique démontrera, du reste, que nulle partie du Canada ne s'est mieux comportée que l'Okanagan pendant les hostilités. Pas moins de 22 p. 100 de la population sont accourus sous les drapeaux pour défendre l'empire britannique. Cette situation enleva des bras nombreux à l'agriculture et les Chinois en profitèrent pour s'insinuer dans le pays. En ce moment, 80 p. 100 au moins des légumes cultivés dans la région sont le fruit du travail des Chinois. Imaginez les sentiments qu'éprouvèrent nos anciens combattants quand ils revinrent dans leur pays et constatèrent que leur place avait été prise par les Orientaux.

En vérité, j'ai souvent pensé, en dépit des plaintes très amères qu'ils faisaient entendre à leurs réunions, que les vétérans de la grande guerre et ceux d'associations semblables se sont beaucoup retenus quand ils n'ont pas appliqué d'autres mesures que celles qu'ils ont prises à cette occasion.

Je désire appeler l'attention sur un cas très particulier qui donnera une idée des sentiments qu'éprouve la population de cette localité au sujet de l'accaparement des terres par les Japonais. Il se peut que quelques-uns d'entre vous sachent que près de Vernon, où je demeure, il existe une région appropriée pour la culture des fruits, connue sous le nom de municipalité de Coldstream et tout à côté la ferme de Coldstream établie pour la culture des fruits par un ancien gouverneur général du pays. Elle contient 800 acres d'un seul tenant; c'est le plus grand verger en exploitation du Canada. Vous pouvez imaginer la consternation qui s'empara de cette région quand on apprit il y a quelques années que des négociations se poursuivaient en Angleterre par les propriétaires qui voulaient vendre cette propriété à un syndicat japonais. La municipalité de Coldstream est habitée par des gens d'une classe très élevée, venant en grande partie sinon tous d'Angleterre, qui ont des moyens et dont beaucoup sont des officiers retraités de l'armée et de la marine qui ont dépensé de fortes sommes d'argent pour se faire construire dans les environs de belles demeures qui ne peuvent pas être égalées dans ce pays. Vous pouvez vous rendre compte avec quels sentiments ils ont entendu dire que cette grande ferme de Coldstream autour de laquelle se trouvaient groupées leurs propriétés allait passer aux mains d'un syndicat japonais. On peut aussi facilement concevoir que la population de la ville de Vernon, contiguë à cette municipalité, n'a pas été longue à comprendre que si la vente avait lieu la ville tomberait bientôt à l'état d'un petit village misérable et qu'elle serait rapidement privée de tous les avantages dont elle est si fière. Dans ces circonstances, il n'était pas surprenant qu'un très grand effort soit fait pour en empêcher la vente. On envoya des députations à la législature provinciale et à Ottawa, mais dans les deux cas, sans beaucoup de succès. On les informa qu'il y avait des difficultés à empêcher toute vente de terrain à une personne du pays qui désirait les acquérir. Finalement, pour abréger l'histoire, la vente fut arrêtée parce qu'on fit usage d'une certaine influence sur les propriétaires anglais qui retirèrent la ferme du marché. C'est un exemple précis de ce qui pourrait survenir dans une partie quelconque du Canada dans les conditions existantes. Comme je l'ai dit, il y a un moment, ces conditions ont déjà été mises en lumière d'une façon alarmante à l'embouchure du Fraser où les terres qui produisent de petits fruits ont passé entre les mains des Orientaux.

Comme l'a dit l'honorable député de Skeena (M. Stork) cet après-midi, on a essayé de faire des lois à différentes occasions dans notre législature provinciale et inévitablement elles ont échoué quand elles sont parvenues dans cette Chambre. Il y a quelques années, nous avons voté à plusieurs reprises ce qui était connu en Colombie-Anglaise comme la loi de la natalité, appelée ainsi parce qu'elle suivait une méthode similaire à celle adoptée dans le Sud Africain par la population du pays qui était résolue à exclure les Orientaux. Brièvement, cette loi portait qu'un Oriental ou tout immigrant d'une classe indésirable qui se présentait pour entrer au pays devait subir une épreuve. Le fonctionnaire de l'immigration devait lui demander de lire et d'écrire un certain nombre de phrases dans une langue européenne. Dans ces circonstances il était facile de fermer la porte à un Oriental ou à un autre immigrant qu'on désirait exclure. Mais cette loi fut désavoué à Ottawa sous prétexte des traités conclus entre le Grande-Bretagne et le Japon. Un de ces traités connu sous le nom d'alliance anglo-japonaise vient d'être annulé. A sa place, nous avons le traité des quatre puissances récemment conclu à Washington qui, je n'hésite pas à le dire, devrait fonctionner d'une façon plus satisfaisante que la convention précédente. L'auteur de cette résolution a cité

cet après-midi un autre traité et j'avoue que le texte de ce traité commercial présente quelques obstacles à la législation que nous cherchons à établir. On doit aussi se souvenir que ce traité contient également une disposition qui donne au Parlement du Canada une juridiction absolue en ce qui concerne sa loi d'immigration.

Je ne pense pas qu'aucun orateur ait traité ce sujet aujourd'hui sans avoir une conception claire de la responsabilité qui lui incombe en le discutant. Il doit se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'une question de clocher ni d'un problème uniquement national, mais d'une question qui peut avoir une forte répercussion internationale. Pour ma part, toutefois, j'ai la conviction que cet aspect du problème n'offre pas de difficultés insurmontables. Je crois fermement que si—plusieurs des orateurs qui ont pris part au présent débat l'ont fait observer—nous exposons franchement la situation et jouons cartes sur table avec les Japonais, nous n'éprouverons pas de difficultés relativement à la mise en vigueur d'une loi de cette nature basée sur les principes qu'énonce la résolution en discussion.

Tous ceux qui ont suivi les événements, admirent franchement les merveilleux progrès que le Japon a accomplis au cours du dernier demi-siècle. Ce petit pays a été de l'avant jusqu'au jour où il se trouva au premier rang des grandes puissances du monde et naturellement, la conscience de sa force à développé chez le peuple Japonais un sentiment très fort d'orgueil national. Le Japon maintient donc, et avec raison, une attitude qui l'incline à ressentir fortement tout ce qui pourrait être interprêté comme un affront à la fierté nationale, et personne ici ne voudrait prétendre que le Parlement adoptât une ligne de conduite de nature à faire croire aux Japonais qu'ils sont en butte à notre dédain ou l'objet d'une distinction injuste. Cependant, on a fait observer assez logiquement, à mon sens, cet après-midi, de quelle façon les lois japonaises nous ferment l'entrée de leur pays; il va donc de soi que nous avons parfaitement le droit d'exiger d'eux la concession des mêmes privilèges que nous leur accordons et rien de plus. L'Australie a donné une excellente solution au problème. Le Parlement australien ne s'est pas laissé arrêter par la crainte des complications internationales. En dépit du fait que l'alliance Anglo-Japonaise était en vigueur, l'Australie il y a quelques années a adopté une loi dont l'application comporte l'exclusion absolue des Orientaux du continent australien. Pour eux, tout le problème consistait à se protéger en vertu du vieil adage qui dit que "la première loi de la nature consiste à se protéger soi-même". Or, cette loi naturelle s'applique aux nations aussi bien qu'aux individus. Nous adjurons donc le parlement canadien d'adopter la même ligne de conduite qu'ont suivie les parlements de l'Australie et de l'Afrique Sud, sans que leur attitude ait provoqué la moindre protestation de quelque source que ce soit.

L'hon. M. CRERAR: Puis-je poser une question à l'honorable député, à titre d'information? Mon honorable ami est-il en mesure d'exposer au Parlement les grandes lignes de la mesure qu'a adoptée le parlement australien et qui a produit ce résultat désirable?

M. MacKELVIE: Il s'agit d'une mesure semblable à celle dont j'ai exposé les grandes lignes tout à l'heure et qui fut adoptée naguère par l'Assemblée législative de la Colombie-Anglaise, c'est-à-dire l'imposition de certaines épreuves relativement à l'instruction des immigrants. Cette question et les autres aspects constitutionnels du problème, si j'ai bien compris, seront traités à une autre étape du débat par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), qui a étudié à fond les divers aspects de la question au point de vue constitutionnel. L'honorable député qui a ouvert la discussion ce soir (M. Ladner), a fait ressortir d'une manière qui doit avoir retenu la sérieuse attention de la Chambre, la dégradation morale qui a suivi l'habitude des narcotiques implantés au pays, grâce surtout à l'influence malsaine des Orientaux. Loin de moi l'idée de m'étendre sur ce sujet ou encore sur les maux terribles que cette funeste habitude a attirés sur notre pays. Quiconque désire se rendre compte par lui-même de la dégradation à laquelle peut descendre la nature humaine, dans certaines circonstances, n'a qu'à aller visiter certains quartiers orientaux dans les villes de la Colombie-Anglaise. Il se trouvera en face de conditions de malpropreté et de vice innommables devant un auditoire respectable comme celui-ci, et il se convaincra que moins un pays possédera dans ses limites de gens de cette catégorie mieux ce sera pour sa population et sa civilisation, si nous tenons à ce qu'elle se développe convenablement.

Cependant, j'ai à peine touché à l'aspect international que comporte le problème en

discussion. Je me rends parfaitement compte que le Gouvernement du jour devra étudier sérieusement cet aspect du problème. Pleinement convaincu toutefois de la gravité des paroles ainsi que du sérieux des remarques qu'on proférées les orateurs qui ont pris part au présent débat, je n'hésite pas à le dire au Gouvernement et c'est aussi l'opinion de tous les citoyens de la Colombie-Anglaise qui ont sérieusement étudié la question—il y a pas d'autre remède à apporter à la situation sauf l'exclusion absolue des immigrants orientaux. Depuis plusieurs années, nous avons essayé les mesures restrictives et nous pouvons nous rendre compte à quoi tout cela a abouti. Or, voici le programme que nous préconisons à cette heure: coupez le mal dans sa racine; extirpez cette maladie de la mœlle même et appliquez à la situation le seul remède efficace, à partir d'aujourd'hui et pour l'avenir, exclusion complète et absolue de tous les immigrants venant des pays d'Orient.

Nous insistons donc pour que le traité commercial entre l'Angleterre et le Japon, qui expirera au mois de juillet 1923, à moins d'un avis d'un an au préalable, soit dénoncé sans délai par le Canada.

Nous croyons aussi avoir droit de demander la dénonciation de la convention Lemieux, convention plus ou moins secrète, concernant l'immigration des Japonais dans ce pays, le seul remède susceptible de donner satisfaction devant consister, suivant nous, dans une convention claire et ouverte qui exclurait absolument de notre pays les ouvriers japonais de tous métiers. Tel est l'esprit de ce projet de résolution. Quiconque a réfléchi à cette question y trouve plus d'un aspect différent et pourrait en parler pour ainsi dire à l'infini. Plus d'un député l'ayant traitée avant moi ou devant la traiter après moi, je n'y insisterai pas davantage. Qu'il me suffise d'ajouter que, d'après mon humble jugement, l'avenir du Canada devra dépendre, dans une large mesure, du sort qui aura été réservé, ce soir, à ce projet de résolution.

M. MUNRO: Comme aux honorables députés qui m'ont précédé, ce sujet me paraît le plus important qui ait jusqu'à présent occupé l'attention de la Chambre au cours de cette session ou puisse l'occuper à l'avenir. Il implique le droit de la population de la Colombie-Anglaise en particulier et de celle du Canada en général de s'élever jusqu'à représenter la plus haute expression de l'humanité et réaliser une grande destinée nationale dans leurs pays même d'après les meilleures traditions de la race britannique. Ce droits, personne n'oserait le révoquer en doute et pas un sujet d'origine britannique n'oserait y renoncer. On a souvent dit que la Grande-Bretagne sait être généreuse jusqu'au point d'en être coupable. L'histoire moderne cite plus d'un cas où, dans notre propre pays, cette générosité a eu pour effet de créer force difficultés à certains membres de cette grande confédération. Nous nous sommes acquittés du devoir filial de l'abnégation, avec plus ou moins de bonne grâce, pour le bien de la mère patrie. Si l'on considère l'empressement de la justice britannique à secourir le moindre sujet britannique en cas de danger ou de détresse ou à demander la pleine restitution de ce qu'on avait pu lui enlever injustement, il faut avouer, après tout, que les injustices apparentes qui se sont glissées, ci et là, procédaient des meilleures intentions, de la multiplicité de ses tâches et de son ignorance relative des détails de la cause à juger, plutôt que d'une négligence grave de sa part. La situation actuelle de la Colombie-Anglaise par rapport aux Orientaux est attribuable au défaut de connaissance des faits réels de la part de la mère patrie, et aussi, de la part des Canadiens en général. Tout Canadien de bon sens qui connaît comme nous, habitants de la Colombie-Anglaise, connaissons à la lumière de l'obversation et de l'expérience, le véritable état de choses, ne saurait rester froid ou indifférent en voyant de jour en jour, d'année en année, les industries, les fermes et les localités échapper les unes après les autres aux sujets de race blanche et passer aux mains des sujets de race jaune. Un conseiller de notre région, me disait l'automne dernier comment les Japonais s'y prennent pour acquérir des terres et les cultiver. Un Japonais qui peut acheter cinq acres de terre fait venir du Japon un ouvrier qu'il a engagé pour deux ans à raison du faible salaire de $15 ou $20 par mois. Il lui fait cultiver des baies en été, durant deux ans—car nombre de Japonais s'adonnent à cette culture—et à l'automne, cet ouvrier travaille dans les fabriques, à la place d'un ouvrier de race blanche et retire un bon salaire. L'été suivant il se remet à la culture des baies, puis, au bout de deux ans, il est passé maître dans cette industrie et peut s'y livrer pour son propre compte. Le Japonais qui possède dix acres se procure deux ouvriers aux mêmes conditions. Inutile de répéter les raisons pour lesquelles nous ne pouvons ni ne voulons faire face à la concurrence orientale ou ne pouvons assimiler les Orientaux. Qu'il me suffise de dire que c'est là une question de droits et de règles qui doi-

vent présider à la vie. Les droits dépendent de certaines règles, et plus une civilisation est avancée plus ces règles sont exigentes. Les habitants de ce pays ont adopté certaines règles qui déterminent les conditions d'une vie convenable; ils ont admis, par exemple, que pour tel salaire il convenait de travailler tant d'heures par jour ou que l'individu avait telles obligations déterminées envers la société et envers l'Etat; que l'éducation devait répondre à certaines conditions et que la morale devait être conforme aux dix commandements. A combien de ces règles les Orientaux sont-ils tenus de se conformer? A aucune. Où prendre, au Canada, les hommes et les femmes qui voudraient vivre et élever leurs enfants d'après d'autres règles que celles-là? Cependant, ces mêmes règles ne sauraient être et ne sont pas, non plus, observées dans les localités où les Orientaux sont en assez grand nombre. Les édifices de ce Parlement sont situés au sommet d'une côte qui est à près de trois mille milles de la Colombie-Anglaise où se joue cette tragédie.

Il n'y a probablement pas le dixième de la députation qui ait, en ces dernières années, habité assez longtemps en Colombie-Anglaise pour constater par des observations personnelles les empiètements insidieux et funestes des Orientaux dans presque toutes les sphères d'activité qu'offre notre province. Pourtant, depuis presque un quart de siècle, le parlement fédéral a complaisamment mis en veto et donné le coup de grâce à toutes les lois d'exclusion des Orientaux que la législature de la Colombie-Anglaise avait adoptées pour la protection des habitants de la province.

Il est toujours dangereux de faire feu de loin, lorsque la vue est faible. Dans tous les cas, on blesse ou estropie ses propres amis, tandis que l'ennemi est sain et sauf. Oui, le Parlement surmonte une colline, et bien qu'elle ne soit pas escarpée, on dirait parfois qu'à l'instar de quelques pauvres voyageurs, la science et la vérité n'ont pas pu gravir cette colline.

Comme le Psalmiste d'autrefois, la Colombie-Anglaise a regardé cette colline, en disant: "Je lèverai les yeux vers les hauteurs d'où me viendront des secours". Pourtant aucun secours ne vient, bien que nos regards soient remplis de supplications, bien que nos cœurs soient déchirés par une apathie cruelle et que notre sacrifice soit plein d'humiliation et de désespérance. Evidemment, les hauteurs ont aussi trompé le Psalmiste, car il ajoute: "Le secours me vient du Seigneur qui a créé le ciel et la terre".

Dans notre martyre, devrons-nous, à l'exemple du cardinal Wolsey, proférer ces inoubliables paroles: "Si j'avais servi Dieu aussi fidèlement que j'ai servi le roi, il ne m'aurait pas abandonné dans ma vieillesse."

"L'espérance est toujours vivace dans le cœur de l'homme". Encore une fois, nous venons demander à la Chambre de remédier à nos griefs.

> Like dying embers on the hearth
> We light the beacon in the night
> To guide the mariner aright.

Notre pays élève des monuments en l'honneur de ceux qui ont découvert et exploré des territoires nouveaux où ils ont planté le drapeau anglais.

Nous avons de ces monuments dans notre province et nous en tirons vanité. Nous en avons d'autres—des pagodes chinoises et des totems. Nous sommes fiers de ces derniers, mais nous doutons que les ombres des grands navigateurs qui nous ont légué ce vaste héritage fussent fiers de nous, s'ils pouvaient voir le domaine qu'ils nous ont laissé aux mains d'une race étrangère, la race jaune. Les Peaux-Rouges de ce pays sont les pupilles des blancs, ces derniers veulent-ils être sous la tutelle des Asiatiques? Nous parlons en braves; nous lâchons pied comme des poltrons, sacrifiant notre pays en holocauste de paix à des païens aux mœurs étranges et aux dieux bizarres que nous n'avons jamais offensés et auxquels nous ne voulons point de mal.

En temps de paix et en temps de guerre, nous avons toujours été prêts à nous rallier autour de l'étendard "qui, pendant mille ans, a bravé l'ennemi et la brise", l'étendard qui signifie protection et liberté. Cependant, nous ne sommes pas protégés; nous sommes envahis par l'ennemi le plus redoutable. Nous ne sommes pas libres, car nous ne sommes pas les maîtres chez nous. Quel est le prix de la paix qu'on nous demande de préserver? La perte de notre virilité et la perte d'une province, qui est le plus riche joyau de la Confédération canadienne—la Colombie-Anglaise. Il y a "dans le lointain une petite île couverte de verdure", au delà d'une grande ville, terre où coulent le miel et l'ambroisie, dont les fleuves géants foisonnent de poisson, dont les prairies fertiles rendent trente, soixante et cent fois ce qu'on leur confie, dont les ports et les lacs d'émeraude se voient parmi des collines qui ne finissent jamais et dont les montagnes renferment des minéraux précieux et sont couronnées de cèdres et de pins gigantesques. Son climat est varié depuis le 49e parallèle jusqu'à la zone arctique; elle a des

couchers de soleil radieux et des minuits ensoleillés.

> Breathes there a man, with soul so dead,
> Who never to himself hath said,
> This is my own, my native land!
> Whose heart hath ne'er within him burned,
> As home his footsteps he hath turned
> From wandering on a foreign strand?

Monsieur l'Orateur, je désire faire lecture d'un projet d'amendement. Je ne le soumettrai pas, car ce ne serait qu'entraver cette discussion et faire de la forfanterie; or, nous ne voulons pas que le débat prenne cette tournure. Cependant, j'aimerais que la Chambre entendit lire ce brouillon d'amendement, afin qu'elle sache ce qui arrivera, à moins que des mesures ne soient prises pour remédier à l'état de choses qui existe en Colombie-Anglaise. Voici le projet d'amendement:

> Que la résolution se termine par le texte suivant:
>
> Et, si, pour des raisons impériales ou autres, on juge peu sage de mettre fin à l'avenir à toute immigration de ce genre au Canada, que nos lois sur l'immigration soient modifiées de manière à décréter qu'après cette modification, tous les Orientaux seront transportés en transit dans la province d'Ontario qu'eux et leur progéniture habiteront en permanence, d'après un mode d'inscription, tant qu'ils resteront au Canada, ou jusqu'à ce que la population orientale d'Ontario soit à l'égard de la population blanche dans le même rapport qui existe entre les deux groupes dans la Colombie-Anglaise, après quoi une autre province remplacera la province d'Ontario.

J'entends que la province de Québec ou une autre province n'ait rien à envier aux autres. L'objet de ce projet d'amendement est de rechercher si, pour des considérations d'ordre impérial, les populations de l'Ontario et des autres provinces sont prêtes à faire des sacrifices aussi grands que ceux que la Colombie-Anglaise s'est imposés. Nous vous proposons de goûter un peu au remède que depuis si longtemps vous portez à nos lèvres, remède prescrit par vos propres médecins et préparé dans vos laboratoires. Je doute qu'il se trouve à la Chambre un seul député pour conseiller qu'on permette encore aux Orientaux de pénétrer dans la Colombie-Anglaise. Si tel est le cas, de deux choses l'une: ou il faut décréter l'exclusion complète des Orientaux, tel qu'il est dit dans le projet de résolution et comme le demandent les habitants de la Colombie-Anglaise, ou faire en sorte, si l'on ne peut mettre fin à cette immigration, que les Asiatiques aillent s'établir ailleurs que dans la Colombie-Anglaise. S'il est bon que les Orientaux pullulent dans cette province, il ne peut être mauvais qu'ils pénètrent aussi dans l'Ontario. Si l'on juge bon que l'Ontario subisse le même sort que la Colombie-Anglaise, il faut voter pour l'amendement; dans le cas contraire, on doit voter pour le projet de résolution.

La Colombie-Anglaise et le Canada considéront comme une marque de justice et de bonne foi l'adoption du projet de résolution qui aurait pour effet de les arracher à la pieuvre qui l'enserre dans ses tentacules, ou celle de l'amendement, qui lui procurerait une certaine somme de soulagement.

Jamais, me répondra-t-on, le Canada n'a obligé les Orientaux à choisir la Colombie-Anglaise de préférence à toute autre province. C'est très vrai, mais en mettant son veto à nos lois, le gouvernement fédéral nous a imposé ces immigrants, ce qui revient au même. Nous avons reçu en abondance; nous vous donnons généreusement. Comme dit le vieux proverbe: sauce bonne pour l'oie est bonne pour le jars. Nous avons trop longtemps joué le rôle de l'oie. Où est le jars qui va nous remplacer?

Monsieur l'Orateur, le projet de résolution et l'amendement me paraissent viser un même but et fournir un excellent moyen d'action pour le cas où l'on ne prendrait pas à bref délai de mesures pour enrayer les conséquences flétrissantes et fatales de l'occupation de la Colombie-Anglaise par les Orientaux.

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, en prenant ce soir la parole sur cette question, je n'ai pas l'intention d'examiner celle-ci dans son rapport avec la situation qui s'accuse tout particulièrement en Colombie-Anglaise, car c'est une tâche que je laisse à d'autres. En Californie, la menace prophétique est écrite sur les murs; elle donne une idée du sort qui ne tardera pas à être fait à la Colombie-Anglaise si on n'y prend garde. La Californie nous devance de cinq ou dix ans. Il y a quelques années, je lisais sur une tombe d'un de ces vieux cimetières couverts de mousse et de lierre comme on en voit en Ecosse, un cimetière du treizième siècle, un de ces endroits qui font pour ainsi dire naître le désir d'y mourir et d'y dormir son dernier sommeil;—je lisais, dis-je, inscrites dans la pierre, des paroles que le mort était censé adresser aux passants. Je ne me rappelle plus les premières lignes de l'inscription, mais les dernières étaient à peu près comme suit:

> As you are now, so once was I;
> As I am now, so will you be,
> Therefore prepare to follow me.

Il en est de même aujourd'hui de la situation en Californie; du fond du chaos résultant de l'effondrement agricole et industriel, ainsi que de l'envahissement des

asiatiques, des voix s'élèvent qui disent à la Colombie-Anglaise: "As we are now, so you will be". A nous de tenir compte du *mane, thecel, pharès*. Si je me permettais de faire des prédictions, on pourrait me croire ou se moquer de moi; mais comme j'appelle l'attention sur un état de choses qui existe véritablement, il me semble qu'on devra réfléchir.

Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, et que la Chambre n'y voit pas d'inconvénient, je demanderai à faire insérer deux documents dans le hansard; il sont trop longs pour que j'en donne lecture, mais renferment de précieux renseignements. Dans l'un se trouve la déposition faite devant le comité de l'immigration de la Chambre à Washington, le 9 février de cette année, par M. McClatchey, auteur du dossier de l'Etat de la Californie sur la question asiatique, dossier dont il a été parlé cet après-midi. L'autre est une lettre en date du 3 janvier que ce même personnage a écrite au vicomte E. Shibusawa, et qui donne de la situation l'abrégé le plus clair et le plus concis. Au lieu de donner lecture de ces documents, je les déposerai, si on me le permet, sur le bureau de la Chambre pour qu'ils soient insérés dans le hansard.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre permet-elle à l'honorable député de déposer les deux documents dont il vient de parler et de les faire insérer dans le compte rendu des débats parlementaires? Adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pensais que le premier ministre allait prendre la parole.

Je ne connais absolument rien de ces documents, mais je crois que c'est créer un grave précédent que de permettre que l'on insère indifféremment des documents dans le hansard. C'est une habitude que nous ignorons en cette Chambre, excepté pour le budget ou pour des statistiques détaillées, ou encore pour quelques autres raisons spéciales. Il ne m'appartient pas particulièrement de soulever des objections, mais je suis d'avis qu'il serait de l'intérêt de la Chambre de ne pas adopter ce précédent.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): J'abonde dans le sens de mon très honorable ami. Je n'ai pas protesté alors, parce que j'ai vu entre les mains de l'honorable député le document qu'il se proposait d'insérer au hansard et qui ne me paraissait pas très volumineux. Comme ce débat roule sur une question aussi importante, je ne pensais pas avoir raison de soulever la question à ce moment-là. Cependant, je partage l'opinion exprimée par le chef de l'opposition, et si nous permettons l'insertion de ce document dans le compte rendu des débats, que la Chambre ne regarde pas cela comme un précédent.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre consent-elle à ce que, en cette circonstance, l'honorable député ait le droit d'insérer le document au hansard sans qu'il soit lu?

L'hon. CH. MARCIL: Voulez-vous me permettre, monsieur l'Orateur, en ma qualité d'ancien membre de la Chambre, d'exprimer mon approbation des remarques des leaders des deux côtés de la Chambre, et de faire observer que, dans les années passées, une demande de cette nature était péremptoirement refusée, excepté pour les statistiques du Gouvernement, les états contenus dans les discours ministériels sur le budget, et ainsi de suite. Si l'autorisation est accordée en cette circonstance, la Chambre n'ayant pas entendu la lecture du document, ne pourra voter intelligemment, ce soir, vu que nous ne pourrons prendre connaissance de la déclaration avant la distribution du hansard, demain. Je ne crois donc pas qu'il soit bon que l'honorable député insère ce document dans les Débats.

M. NEILL: Ne pourrait-on pas le soumettre à l'Orateur, au chef de l'exécutif ou au leader de l'opposition, tandis que je continuerai mes observations, afin qu'ils nous donnent leur avis à ce sujet.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne s'agit que du consentement unanime de la Chambre.

L'hon. A. K. MACLEAN: Le document que l'honorable député demande la permission d'insérer dans le hansard peut être très instructif et très intéressant. Je n'en sais rien, bien entendu, mais je présume que mon honorable ami ne demanderait pas à la Chambre la permission de l'insérer dans les Débats s'il ne se rapportait à la question et n'était important. Quoi qu'il en soit, c'est la première fois, si ma mémoire m'est fidèle, qu'un honorable membre ait demandé, à cette phase du débat, d'insérer un document au hansard, lorsqu'il n'est que de nature supplémentaire relativement à ses observations. C'est tout à fait différent lorsqu'un membre du cabinet demande à consigner au hansard des états statistiques ou des renseignements de cette nature, mais je crois que ce serait fort malheureux pour la Chambre d'établir le principe que l'on propose ce soir.

L'hon. T. A. CRERAR: J'approuve entièrement les remarques qui sont tombées des lèvres du premier ministre, de mon très honorable ami le chef de l'opposition, de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) et de l'honorable député d'Halifax (M. Maclean). Si nous inaugurons l'habitude d'insérer des extraits dans les Débats, il sera très difficile de savoir où s'arrêter, et je vois déjà le hansard deux ou trois fois plus volumineux qu'aujourd'hui. Je proposerais à mon honorable ami, soit de lire des extraits de l'article qui se rapportent à la question, soit de donner lecture complète du document. Si celui-ci ne concerne pas le sujet en discussion, je pense qu'il devait être présenté à la Chambre afin que nous puissions voter plus intelligemment, le moment venu.

M. NEILL: Je n'hésite nullement à lire l'article en entier; je suis relativement jeune, mais comme d'autres de mes collègues prendront la parole ce soir, ce ne serait pas raisonnable. Nous nous sommes entendus sur un certain nombre d'orateurs, et il n'est pas juste d'occuper l'attention de la Chambre par la lecture de ce document. Toutefois, si quelque honorable député désire en prendre connaissance, c'est avec plaisir que je le lui remettrai personnellement.

Traitant cette question de Californie, en avril 1921, il n'y a qu'un an, le Sénat et l'Assemblée législative de l'Etat de Californie ont adopté unanimement une résolution mixte appelée la déclaration de principes, touchant cette affaire. Elle comprenait quatre paragraphes dont je désirerais en rapporter quelques-uns. Je serai aussi bref que possible. La première demandait l'exclusion absolue des Asiatiques des Etats-Unis.

Je puis dire que cette déclaration de principes fut renvoyée comme message d'état de la Californie pour être soumise au Gouvernement fédéral à Washington. On demandait l'exclusion absolue. Il est intéressant de constater à quel point nous sommes absolument d'accord sur plusieurs de ces sujets. Nos conditions sont très similaires. Nous voulons, nous aussi, dans la Colombie-Anglaise, l'exclusion absolue. Nous voulons aussi autre chose, dont ceux qui m'ont précédé dans ce débat n'ont pas encore parlé, et c'est que pour avoir cette exclusion absolue il nous faudra établir quelque système d'enregistrement, parce qu'il y a plus d'Orientaux qui nous arrivent dans la Colombie-Anglaise par des voies détournées que directement. Il ne sert à rien de mettre le couvercle si vous laissez ouverte quelque voie souterraine; il nous faudra absolument avoir quelque système d'enregistrement comme celui que nous avions avant la guerre, ou bien il nous sera inutile de nous donner la peine d'imposer des restrictions ailleurs. Je vous indiquerai dans un instant combien il nous en arrive ainsi par des voies détournées, et vous verrez à quel point il importe que nous ayons quelque système d'enregistrement.

Il y avait un dossier joint à cette déclaration de principes soumise à Washington. C'était une déclaration établie avec soin et habileté, amplifiant la déclaration de principes et définissant l'attitude de la Californie. Hier, j'ai déposé sur les pupitres de mes honorables amis des exemplaires—tous ceux que j'avais—de cette petite brochure. Il y a un certain intérêt pathétique attaché à ces plaquettes. Elles m'ont été envo ées par un malade de l'hôpital Shoughnessy, à Vancouver, qui est pour ainsi dire un hôpital destiné à ceux qui vont mourir, et qui sont si grièvement blessés que la meilleure chose que l'on puisse faire pour eux est de les laisser mourir là tranquillement et paisiblement. L'homme qui m'a écrit m'a dit qu'il avait recueilli là l'argent nécessaire pour acheter cent ou cent cinquante exemplaires de cette brochure, et il me les a envoyés dans l'espoir que j'en ferais la distribution, tellement ces hommes étaient désireux d'exposer à la Chambre les véritables conditions de la Colombie-Anglaise; et l'homme qui m'a écrit la lettre me disait: "Depuis que j'ai écrit cette lettre un autre malade est mort, et il y a à peine une semaine cet homme s'occupait de tout cela en pleine activité." Il est vraiment pitoyable de penser que ces jeunes gens prennent à cette question un tel intérêt, et j'espère bien que ces honorables messieurs trouveront l'occasion de lire cette petite brochure ainsi que les preuves qu'elle contient. On pourrait même appeler cela un message d'outre-tombe adressé aux honorables députés.

En ce qui concerne le préambule de cette pièce, je me contenterai de citer quelques mots. On y dit ceci: "Les faits présentés offrent la preuve concluante d'un danger grave et imminent, non seulement pour la Californie et les Etats-Unis du Pacifique, mais pour la nation même." C'est là le jugement refléchi de l'Etat de la Californie.

Le deuxième paragraphe a trait au désir de l'Etat de Californie que cet Etat même soit chargé d'appliquer l'exclusion

absolue, et non pas le Japon. Aux termes de la convention dite "Gentlemen's Agreement", le Japon décide quels sont ceux qui pourront venir et quels sont ceux qui ne le pourront pas. L'Etat de Californie désire dénoncer cette convention, et dit: "A l'avenir ce sera à nous de décider quels sont ceux qui pourront venir et quels sont ceux qui ne le pourront point." Je puis dire que cela s'applique pareillement à la Colombie-Anglaise.

Le troisième paragraphe traite d'une sorte de protestation contre toute action possible de la part du gouvernement fédéral pour mettre obstacle à l'"Alien Land Act" de Californie, qui fait défense aux étrangers de posséder ou de louer des terres agricoles, ainsi qu'au Japon. Cette protestation engage vivement le gouvernement fédéral à ne céder devant aucune représentation faite par le gouvernement du Japon de modifier cette loi ou d'y passer outre, ni de changer la loi énonçant que les étrangers dans l'Etat ne peuvent pas être naturalisés.

Le quatrième paragraphe que je n'ai pas besoin de citer demande—on fait de cette clause l'un des principes du programme—que justice et liberté soient accordées aux Japonais qui sont déjà dans la Californie. Tout cela est exposé sans ambages, et la seule exception faite est qu'on ne doit pas permettre à des étrangers de louer ou de posséder des terres, et on donne pour raison le traité entre le Japon et les Etats-Unis, qui contient cette disposition absolue. Ni l'un ni l'autre des pays qui sont partie au contrat, ne permet aux sujets de l'autre partie de posséder ou de louer des terres pour des fins agricoles, et l'Etat de Californie exige qu'on ne déroge point à cette règle.

Je pourrais expliquer en quoi consiste la différence entre cette loi et notre propre loi à cet égard. Aux Etats-Unis, il y a une loi qui interdit la naturalisation de tout étranger de race jaune. Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails—c'est là un fait aujourd'hui—et la loi énonce la chose en trois mots: La présente loi ne doit s'appliquer qu'à des hommes blancs. Il y a aussi une disposition pour laisser entrer les habitants des Philippines et les nègres, mais les Orientaux sont absolument exclus. Nul Oriental, vécût-il cent ans, aux Etats-Unis, ne pourrait devenir citoyen américain.

Plût au ciel que le même principe eût été en vigueur dans la Colombie-Anglaise! Au Canada, nous le savons, nous leur permettons de se faire naturaliser, et c'est ce que nous ne cesserons de regretter. En parcourant de vieilles publications, j'ai découvert que déjà, en 1898, il était éclaté une affaire scandaleuse au sujet de Japonais, qui avaient été naturalisés après une résidence de quatre mois et demi, en Colombie-Anglaise. Une enquête établit—elle est rapportée en entier dans les documents parlementaires de la Colombie-Anglaise—que des Japonais arrivés depuis un jour seulement —depuis deux jours, dans certains cas—à Vancouver, avaient été stationnés en haut de la rivière Skeena et munis de documents de naturalisation certifiant qu'ils étaient naturalisés sujets britanniques. On les naturalisait par fournées, pour ainsi dire, et lorsqu'on en avait besoin pour les fabriques de conserves, on ne se donnait pas même la peine de les naturaliser—on les y conduisait directement, puis on faisait venir un notaire public pour rédiger les certificats de naturalisation et on adressait directement les billets de voyage à ces immigrants. On trouve tout cela dans les documents parlementaires dont je viens de parler. Voilà comment il se fait que, dans la Colombie-Anglaise, on a naturalisé des Japonais qu'on supposait avoir demeuré, au Canada, durant cinq ou six ans, tandis que, je le répète, quelques-uns d'entre eux n'y étaient que depuis quatre mois et demi. C'est à la lumière de ces faits que nous demandons, aujourd'hui, qu'on ne naturalise plus d'Orientaux.

Toutefois, aux Etats-Unis, il existe aussi une autre situation. L'enfant mâle qui naît aux Etats-Unis, peu importe la nationalité de ses parents, est citoyen des Etats-Unis, et il jouit de tous les droits inhérents à cette qualité. Il devient sujet des Etats-Unis, alors même qu'il est l'enfant d'un étranger, vu qu'il est né aux Etats-Unis. Mais au Canada, il en est tout autrement. Nous refusons le droit de citoyen même aux enfants d'un étranger naturalisé né ici, mais seulement en vertu d'une loi provinciale qu'un jour ou l'autre nous pourrions bien voir contester avec succès. On a publié récemment une brochure fort au point et où l'auteur faisait appel à l'esprit de justice britannique. Il était question de l'"impôt sans représentation", et on y réclamait avec instance le droit de vote pour les Japonais du Canada. Notre loi provinciale leur a toujours refusé ce droit, mais la question deviendra plus complexe lorsque les enfants japonais, nés en Colombie-Anglaise, atteindront l'âge de vingt et un ans. Voilà ce qui nous engage encore à demander que les Asiatiques ne soient jamais naturalisés, ainsi qu'il arrive, aux Etats-Unis dans le cas d'immi-

grants asiatiques. Je sais qu'aux Etats-Unis, également, on demande de ne pas accorder la qualité de citoyens aux étrangers nés dans ce pays. En d'autres termes, nous avons besoin de ce qu'ils ont et de ce qui nous manque, et ils demandent qu'on leur donne ce que nous avons et ce qui leur manque. Cela fait voir combien nos besoins sont identiques sous ce rapport.

Quant à l'exclusion absolue, je veux poser à la Chambre cette question: l'exclusion absolue est-elle injuste? Le Japon dit qu'elle l'est, mais cherchons la réponse à cette question dans les actes plutôt que dans les paroles du Japon. Voici ce que le Japon lui-même fait:

> La politique d'exclusion est celle suivie par le Japon lui-même aux termes d'un article de l'ordonnance impériale n° 353, contre les Coréens et les Chinois. La raison qu'il en donne, c'est que permettre l'entrée au Japon de ces étrangers dont le mode de vie est d'ordre inférieur à celui du Japon soumettrait ses propres habitants à une concurrence désastreuse.

Qu'on remplace le mot "Japonais" par celui de "Canadiens" et l'on connaîtra exactement le sentiments qui sont les nôtres, aujourd'hui, dans la Colombie-Anglaise. Certes, précédent vaut mieux qu'argument. C'est ce que le Japon fait, non pas ce qu'il dit et c'est ce que nous demandons qu'on fasse—c'est-à-dire suivre simplement l'exemple donné par les Japonais eux-mêmes.

La deuxième disposition demande que l'on confie aux Etats-Unis la réglementation de cette immigration, au lieu de la laisser aux mains du Japon. Roosevelt, qui élabora cet engagement d'honneur, y ajouta une disposition décrétant qu'advenant son inefficacité, les Etats-Unis adopteraient immédiatement une loi d'exclusion. Malheureusement il quitta la présidence, et Taft qui lui succéda permit qu'on biffât cette stipulation, de sorte que les Etats-Unis se trouvèrent à renoncer complètement à leurs prérogatives à cet égard. La convention d'honneur consentie par les Etats-Unis était plus rigide que notre entente. Elle ne permettait pas, au contraire de ce que nous faisons, l'entrée de 400 manœuvres, par année, mais on décrétait l'exclusion absolue. Toutefois, on admettait l'immigrant japonais muni d'un permis d'émigration obtenu au Japon, ce qui constituait une preuve qu'il n'était pas manœuvre; ce système permit l'immigration de milliers de manœuvres. Ces immigrants étaient porteurs de billets, delivrés au Japon et ainsi libellés: cet homme n'est pas un "manœuvre"; on l'admettait même lorsque les fonctionnaires de l'immigration savaient que l'individu était un manœuvre. C'est ainsi que les immigrants japonais de cette catégorie arrivèrent par milliers aux Etats-Unis. Telle est la conséquence qui découle de la cession à une autre nation des droits qu'un pays peut avoir relativement à la réglementation de sa propre immigration.

Roosevelt a dit très justement que jamais, dans l'histoire du monde, on a vu une nation faire un pareil abandon de ses droits, à moins d'y être absolument contrainte. C'est pourquoi les Etats-Unis demandent, et avec beaucoup d'insistance, qu'on mette fin à cet état de choses. Nous mêmes, nous avons souffert du même abus. Il existe une convention limitant le nombre de ces immigrants. Néanmoins, ils entrent chez nous une douzaine à la fois, munis de passeports japonais.

Que devons-nous faire? De plus, il y a l'immigration clandestine qui augmente considérablement le nombre des entrées. Comme le dit le rapport, il faut abroger la convention. A quoi bon parler de convention ou de "Gentleman's Agreement", puisque, en supposant même—et c'est beaucoup supposer—que le Japon s'y conforme sincèrement, ces conventions n'ont pas atteint le but qu'on visait en les faisant. Puis le rapport donne des exemples. J'en ai trouvé des centaines, mais je n'en citerai qu'un seul. En Californie, il existe une loi appelée Loi d'exclusion des Chinois, dont le titre indique exactement le but. Cette loi d'exclusion a eu pour effet de réduire la population chinoise de 50 p. 100 dans une période déterminée, tandis que la convention dite "Gentleman's Agreement" a permis aux Japonais de quadrupler leur nombre depuis 1906. Depuis cette année-là, il est entré au pays 47,000 Japonais, presque tous des manœuvres, dont pas un seul n'était supposé tomber sous le coup de la convention en question. Quand cette convention fut conclue, il y avait au Mexique 20,000 Japonais; aujourd'hui il n'en reste que 2,500. Où sont allés les autres? Pensez-vous qu'ils soient allés au Japon ou au ciel? On les trouve aujourd'hui en Californie, et il est beaucoup plus facile de se soustraire à la loi en Colombie-Anglaise, que ce dans la Californie. En effet, non seulement nous avons une frontière très étendue, mais nous avons aussi une côte très longue et très peu peuplée.

Les navires japonais, qui ont tous un équipage japonais—ils ne transportent pas de blancs, ni comme équipage, ni comme passagers—passent, à intervalles réguliers, à dix milles de la côte occidentale de l'Ile de Vancouver, où se trouvent de nombreuses colonies de pêcheurs qui comptent des cen-

taines de Japonais. Rien n'empêche un ou deux de ces pêcheurs de sortir la nuit avec leur bateau et de revenir le lendemain matin avec un ou deux de leurs compatriotes. Ceci peut se répéter sans interruption. Au large de la côte occidentale de l'île de la Reine Charlotte, 90 p. 100 des pêcheurs sont des Japonais. Ils font venir des navires du Japon pour avoir du bois de construction et des bardeaux. Qu'est-ce qui empêche ces navires d'amener des centaines de Japonais et de les débarquer au milieu de la nuit? Une fois débarqués, ils sont libres. Qui sait combien de gens sont entrés de cette façon, en dépit des conventions et du "Gentleman's Agreement". Nous pouvons dire avec l'homme de la bible: "Tout ce que je sais c'est que, auparavant, j'étais aveugle, et que maintenant je vois." Nous, en Colombie-Anglaise, nous pouvons dire: "Auparavant, nous voyions un Japonais; maintenant, nous en voyons dix." Nous ne pouvons pas discuter les documents et les traités, mais nous savons que ces Japonais qui sont ici aujourd'hui n'y étaient pas auparavant.

L'ingéniosité des Japonais se traduit d'une autre manière. Le "Gentleman's Agreement" dit que le nombre ne devra pas dépasser 400, mais cela signifie 400 par année et venant du Japon. Or, le Japon prétend n'avoir aucun contrôle sur ses nationaux qui sont en dehors de son territoire, et par conséquent il s'applique à envoyer 400 émigrants directement du Japon. Mais ceci ne veut pas dire qu'il ne peut pas en venir d'autres du Mexique, Honolulu ou ailleurs. Il suffit simplement de s'arrêter en chemin pendant deux jours et ensuite on peut entrer comme on veut. En effet, on les laisse entrer parce qu'ils ne viennent pas directement du Japon. Notre Gouvernement a promulgué un décret portant que l'entrée des ouvriers est interdite, mais ce n'est qu'une mesure temporaire qui disparaîtra petit à petit et le traité japonais sera de nouveau mis en vigueur.

Les Japonais sont maîtres dans l'art d'échapper à la loi. Aussitôt qu'une nouvelle loi est adoptée en Californie, ils se préparent à s'y soustraire. Je n'ai jamais connu un peuple sachant mieux se soustraire aux lois que le peuple japonais. Quand il ne peut pas s'y soustraire, il détourne la loi. C'est une race excessivement intelligente qui pourra toujours trouver le moyen d'entrer où elle voudra. Quand ils ont vu qu'il allait y avoir des difficultés, qu'ont-ils fait? Ils ont compris qu'un homme, né aux Etats-Unis, est citoyen américain. Ils se sont dit: "Liguons-nous et reproduisons." De là le système de mariage par correspondance. D'après le "Gentleman's Agreement" on laissait entrer les femmes de ceux qui se trouvaient en Californie. Remarquez bien cela. Il n'y avait pour ainsi dire pas de Japonaises là-bas.

Cependant, ils ont commencé cette agence matrimoniale qui permettait de choisir une femme au Japon d'après sa photographie et de la faire venir ici. Cela s'appelait le système de mariage par album, et l'on se vantait de l'adresse que l'on mettait à éluder la loi, l'esprit même de ce "Gentlemen's Agreement". Les femmes sont venues par milliers. Bien vite, le peuple s'émut et les Japonais comprirent la tendance de l'esprit public avant d'aller trop loin et c'est alors qu'ils dirent aux autorités des Etats-Unis: "Nous avons commencé ce système de choisir des épouses, mais nous voyons que vous n'aimez pas cela." Ce système a tellement augmenté le taux des naissances chez les Japonais qu'il a atteint 69 p. 1000 chez eux alors qu'il n'est que 19 p. 1000 chez les blancs.

Qu'ont-ils fait ensuite? Grâce à leur vigilance habituelle, ils ont découvert un autre détour. A Seattle, les autorités ont constaté qu'il y avait presque plus de naissances japonaises qu'il n'y avait de femmes japonaises et elles ont pensé que, même pour des Japonais, ce fait était assez remarquable. Elles ont eu raison de croire qu'il y avait quelque chose de travers et que, par une entente entre les médecins japonais et les sages-femmes, on faisait de fausses déclarations d'état civil. On obtenait ainsi un faux certificat de naissance qui était expédié au Japon et servait à faire entrer un petit Japonais qu'on passait comme sujet des Etats-Unis. Les autorités américaines se proposent maintenant de recueillir l'empreinte digitale, celle des pieds, et un signalement détaillé de chaque nouveau-né.

Quand on a commencé l'agitation pour supprimer les mariages par correspondance, les Japonais ont dit: "Certainement, nous sommes toujours prêts à correspondre à vos désirs". L'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie) dit qu'il était certain que les Japonais comprendraient. C'est vrai, ils comprennent plus rapidement que nous. Ils ont alors inauguré un système appelé "kondokan" ou touriste fiancées. La différence entre ce système et le précédent est à peu près la même qu'entre un catalogue de la maison Eaton et un de la maison Simpson; en d'autres termes, c'est la même chose, seulement avec un caractère plus

marqué. Le système de tourisme matrimonial a amené trois fois et demi plus de femmes que les mariages par correspondance. En sorte que nous espérons qu'on n'arrêtera pas ce système parce qu'un autre serait encore pire. Cela me fait penser à Lloyd-George dont on disait qu'il passait triomphalement d'une défaite à une autre. Ces Japonais passent d'une défaite à l'autre et chacune les voit réussir de plus en plus.

J'essaie de bien faire comprendre qu'un seul remède existe à ce mal. Ce système est l'exclusion absolue et un système d'enregistrement. Tout autre arrangement tombe devant leur infatigable subtilité. Des gens nous disent: "Oh, ils sont sujets britanniques par naturalisation, que pouvons-nous faire?" Il y a aujourd'hui 90,000 sujets japonais aux Etats-Unis, nés et enregistrés là, et sur ce nombre 73 seulement ont demandé à être expatriés du Japon. Si c'était 73,000 sur 90,000, il y aurait quelque degré de comparaison, mais c'est seulement 73 qui ont demandé à être expatriés, ce qui signifie perdre leurs droits de citoyens japonais et, sur ce nombre, 63 seulement ont reçu leurs papiers. Ce qui fait que sur 90,000 sujets japonais aux Etats-Unis ayant promis fidélité au Japon, 63 seulement sont devenus citoyens américains. Et c'est alors qu'on nous rabat les oreilles de l'idée qu'il faut les traiter comme citoyens naturalisés. Un Japonais ne peut pas plus se naturaliser qu'un Allemand, et leur préparation et entraînement sont exactement ceux des Allemands. Il y a actuellement de dix à quinze mille Japonais nés sur le continent qui sont retournés au Japon pour qu'on leur inculque les traditions de leur patrie. On les y envoie vers huit ou dix ans et ils reviennent ici à dix-huit ou dix-neuf ans. Après cela, seront-ils sujets américains ou fidèles aux institution de leur pays?

Je ne parlerai pas de la question agraire, sauf pour dire qu'un traité a été conclu en 1911 ou en 1913 entre le Japon et les Etats-Unis et qui dit qu'aucun sujet ne pourra devenir propriétaire terrien ou louer de la terre pour la cultiver. Ce traité est observé en ce qui regarde la Grande-Bretagne, mais violé en Californie, et cet état a adopté une loi pour lui donner plus d'efficacité. Deux ans plus tard, une autre loi a été adoptée pour rendre la prohibition plus efficace et, en 1920, encore une autre loi s'est ajoutée aux autres toujours pour donner plus d'efficacité à la première. Cependant, le Japonais les élude toutes. Comment? Il prend son bébé de six jours et achète des terres à son nom qu'il exploite ensuite à son nom, puisque le Japonais né au pays peut être propriétaire, alors que l'étranger ne le peut pas. On nous dit cependant que les fonctionnaires de l'immigration sont si adroits!

Je désire féliciter l'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie) de son excellent discours et je partage son avis sur presque tous les points, sauf quand il nous dit que nous pourrions arranger les choses avec les Japonais. Vous ne sauriez faire avec eux aucun arrangement, sauf à leur avantage.

Je me souviens qu'il y a vingt-quatre ans passés nous étions, mon collègue et moi, dans la législature de la Colombie-Anglaise aux prises avec la même question. Nous faisions alors partie de groupes opposés, mais avec le temps et l'expérience nos idées se sont rapprochées. Il y a vingt-quatre ans nous siégions tous deux à l'Assemblée législative, mais la question n'est pas beaucoup plus avancée. Dans vingt-quatre ans d'ici nous auront fait notre apparition aux barrières célestes, et la force d'habitude nous aura fait adresser à saint Pierre cette demande: "Que pensez-vous de la quesion de l'immigration asiatique ici".

On nous dit que les Japonais feront un mauvais accueil à cette proposition, que les services rendus par eux dans la dernière guerre devraient nous interdire de prendre à leur égard de pareille mesure, d'autres, qu'il ne faut tenir aucun compte de ces services. Un député provincial qui représente une partie de ma circonscription d'Alberni, le major Burde, qui s'est distingué à la guerre, à parlé sur la question dans l'Assemblée législative, et l'honorable ministre des Travaux publics se souviendra qu'il a dit ceci: "L'Angleterre a fait un traité avec le Japon aux dépends de la Colombie-Anglaise". Notre ami le député de Fraser-Valley (M. Munro) a dit qu'il n'est pas juste que nous fassions seuls les frais de ces conventions et qu'il est temps d'y mettre un terme.

Nos soldats canadiens sont allés combattre les Allemands pour défendre la mère patrie; si l'Angleterre avait été défaite, le Canada serait peut-être devenu une colonie allemande. Nos soldats sont-ils allés combattre l'Allemagne pour permettre au Japon, plus tard, de faire de la Colombie-Anglaise, d'abord, et du reste du Dominion, ensuite, une colonie japonaise? Que le ciel nous préserve d'un tel malheur! Nous n'avons pas combattu les Allemands pour être livrés ensuite aux Japonais. Des gens pusillamnimes nous avertissent de ne pas offenser le Japon, que le Japon pourrait faire la guerre sur cette question.

Quelle est la question? Le Japon ferait la guerre, quand elle est si impopulaire aujourd'hui et quand pour la déclarer il

faut pouvoir s'appuyer sur l'opinion publique, afin de nous forcer à lui concéder des droits que lui-même refuse aux autres nations? Et l'on affirme que le Japon déclarerait la guerre pour ce motif? Il n'y a pas de danger de ce côté-là. Jamais l'Angleterre ni le Canada n'ont réglé leur politique sur l'humeur guerrière des étrangers. Jamais ils n'ont cédé leurs justes droit par crainte de la guerre; ce n'est pas sur ce principe que l'empire britannique a été établi. S'il faut se battre—la supposition est ridicule, mais admettons-la pour les besoins de la discussion—il vaut mieux se battre tout de suite quand les Japonais n'occupent qu'une partie de la Colombie-Anglaise que de remettre la guerre à dix ans d'ici, au moment ou ils auront fait la conquête pacifique de toute cette province, qu'ils l'auront couvertes de milliers d'hommes exercés et qu'ils auront même un pied dans les provinces situées en deçà des montagnes Rocheuses. S'il faut se battre, je le répète, la question devrait être réglée aujourd'hui et non plus tard. Il suffit de mentionner la chose pour en sentir tout le ridicule.

J'aurais désiré parler de l'autorité impériale dans la question, je laisserai ce soin à l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens). En dernière analyse, la question se résume à ceci: le Canada a-t-il plein pouvoir de régler l'immigration sur son territoire, oui ou non? J'ai devant moi le texte d'un décret en conseil rendu par le Gouvernement actuel ou son prédécesseur, qui interdit l'immigration des manœuvres dans certaines parties de la Colombie-Anglaise par suite de la pénurie du travail. Cette prohibition s'applique aussi bien aux immigrants britanniques qu'à la main-d'œuvre orientale, ou autre. Elle s'applique aux Anglais, mais non pas à tous les Japonais. Elle s'applique bien aux émigrants japonais partis de Honolulu ou de San-Francisco, mais non aux 400 Japonais venus directement du Japon, que le traité nous oblige à accepter tous les ans. J'emprunte ce renseignement aux plus hautes autorités.

Une décision du département de l'Immigration règle:

> L'admission de tout émigrant japonais en Canada, est soumise à toutes et chacune des dispositions de la loi relative à l'immigration...

Et cela comprend aussi le décret dont j'ai parlé.

> ...sauf celle de ces dispositions qui viendrait en conflit avec l'arrangement Lemieux.

Il s'ensuit qu'on ne peut pas refuser l'admission aux 400 émigrants japonais prévus dans cette convention, bien qu'actuellement on la refuse aux sujets britanniques.

L'hon. MACKENZIE KING: Quelle est la date de ce décret?

M. NEILL: Il y en a un en date du 9 juin 1919, et l'autre du 13 décembre 1920. Ce sont les deux dont je parle. Je croyais que le dernier était de 1921, mais il est de l'année d'avant.

En tout état de cause, l'immigration britannique y est absolument interdite, mais on y permet l'immigration japonaise.

Un honorable député a cité, après-midi, les paroles de Kipling représentant le Canada "daughter in her mother's house but mistress in her own". Sommes-nous les maîtres chez nous ou ne le sommes-nous pas? Kipling a dit "l'enfant"; il n'a pas dit l'enfant naturel ni le "serviteur", mais l'enfant. Le Canada a tous les privilèges de l'enfant. La bonne mère—et l'Angleterre s'est toujours montrée une bonne mère prodigue envers ses enfants—refuse-t-elle à son bien aimé enfant le premier né, le Canada, le privilège et les droits qu'elle accorde à ses autres enfants, le Natal, la Nouvelle-Zélande et l'Australie? Est-il possible qu'elle y consente et sur l'ordre de qui? D'une étrangère, d'une Allemagne jaune. Je pourrais ajouter un autre mot; je pourrais dire d'une Allemagne jaune, étrangère et païenne.

Je sais qu'il est impopulaire de nos jours et dans notre génération et qu'il n'est plus de mode de parler de nos rapports avec Dieu dans une affaire d'intérêt public ou même privé, mais nous pourrions peut-être pour un instant mettre de côté nos visées matérielles et nous demander: pouvons-nous, devrions-nous nous attendre que la Providence bénisse cette nation dans ses entreprises, quand nous ouvrons délibérément nos portes à l'envahissement d'une population étrangère et païenne qui augmente sans cesse? Le Japon est dans cette situation particulière. Le Japon n'est pas une nation qui vit dans l'ignorance de l'Evangile ou qui manque d'occasion de connaître le message de l'Evangile. Le Japon est païen aujourd'hui par choix et de propos délibéré. Il y a un certain nombre d'années, le Japon a nommé ce qu'on appellerait dans ce pays une commission royale pour décider deux questions: serait-il avantageux pour le Japon en tant que nation de changer sa religion et, dans l'affirmative, quelle religion devrait-il adopter? Les Japonais étaient absolument impartiaux; toute religion qui était bonne et pratique aurait reçu leur approbation. Après une délibération

sérieuse, ils décidèrent de rester païens et païens il est probable qu'ils resteront. Quelques missionnaires pourront en convertir quelques-uns. Un Japonais se fera chrétien demain s'il pense que cela servira ses intérêts dans ce pays ou aux Etats-Unis, mais dans le fond du cœur il restera Japonais et païen. Ce soir, quand nous voterons sur cette résolution, nous devrons nous souvenir que nous votons d'accord avec les intérêts de nos électeurs et de notre pays, mais nous devrons aussi nous souvenir que nous avons quelque responsabilité envers le Dieu que nous faisons profession tout au moins de révérer dans nos pratiques religieuses.

Je prétends que si cette résolution n'est pas adoptée, la responsabilité en retombera sur le Gouvernement et la Chambre seuls. On m'a dit encore que les Japonais étaient une race fière; que nous ne devions pas les molester; qu'ils combattraient. Oui! La fierté d'une race qui fait une convention loyale avec les Etats-Unis d'Amérique, qui prend un engagement d'honneur avec le Dominion du Canada et qui, avant que l'encre soit sèche sur le papier où est inscrite la convention se met à violer cette convention et à éluder ses promesses! Si cela ne se trouve pas dans leurs déclarations officielles—et je peux le montrer au moins dans un cas—c'est dans leur presse: vous constaterez que les Japonais se vantent de ce qu'ils ont violé leurs promesses. L'engagement d'honneur! dont la base fondamentale est la bonne foi des parties contractantes!

J'en ai fini avec la bonne foi du Japon et avec sa fierté nationale. Ils sont beaucoup plus sensibles dans leur fierté nationale que dans leur sentiment de l'honneur. Mais si nous devons calmer et apaiser cette fierté nationale, permettez-moi de dire que nous ne demandons pas de les exclure parce qu'ils sont une race inférieure. Ils sont bien loin de l'être, je dois l'admettre; nous devons tout admettre que sur beaucoup de points les Japonais peuvent nous battre dans le champ de l'industrie. Par exemple, nous devons admirer leur économie, leur industrie, leurs familles nombreuses. Leur unité comme nation est une particularité remarquable. La famille soutient l'individu; la compagnie soutient la famille et la nation les soutient tous. Ils ne font absolument qu'un dans la poursuite d'une entreprise industrielle ou économique. Quant à moi, je n'ai pas honte de dire que le Canada ne pourra pas survivre à la lutte pour des avantages économiques ou la suprématie de race dans les conditions actuelles de la concurrence asiatique. C'est faire une déclaration humiliante, mais elle est vraie, comme quiconque le sait en Colombie-Anglaise. J'ai dit dans les conditions actuelles de concurrence. A conditions égales, nous pouvons lutter, mais nous ne le pouvons pas dans les conditions actuelles. Nous pourrions imiter leurs habitudes d'économie ou d'industrie ou même leurs nombreuses familles, particulièrement à cette époque où l'on parle tant de suicide de race; mais nous ne voulons pas imiter leur genre vulgaire d'existence ou leur façon de travailler et de vivre sans récréation, sans confort et sans culture.

Nous ne voulons pas que nos femmes travaillent de longues heures dans les champs et les usines, sans s'inquiéter du fait qu'elles sont mères ou qu'elles s'attendent à le devenir. En un mot nous ne voulons pas ravaler notre race au niveau des Asiatiques, et pour cette raison et cette raison seule, nous ne pouvons pas soutenir leur concurrence. Cependant, plus la disparité est grande entre les deux régimes d'existence et plus s'impose la nécessité de fournir à la population blanche de la Colombie-Anglaise l'assistance dont elle a si grandement besoin.

Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, nous sommes arrivés à un tournant de notre histoire. Jamais la vie n'a été aussi clairement tracée; jamais plus, peut-être, l'occasion ne sera aussi opportune qu'à l'heure qu'il est. On parle de difficultés à surmonter. Il y en a, cela va sans dire. On n'obtient rien dans ce bas-monde sans difficulté, sans lutte et sans sacrifice. Affrontons donc ces difficultés avec courage et il est évident que nous réussirons à les surmonter. Le poète dit:

> Still the bold, brave man is fortunate.
> He keeps his object ever full in sight,
> And that assurance keeps him firm and right.
> True, 'tis a narrow way that leads to bliss,
> But right before there is no precipice.
> Fear makes men look aside and so their footing miss.

L'apôtre saint Paul dit: Soyons forts et de bonne foi; travaillons avec courage. Si nous suivons les conseils de l'apôtre, j'ai la conviction que nous trouverons le moyen de légiférer à cet effet.

Si le Parlement adopte la résolution en discussion et que le Gouvernement fasse sanctionner une loi basée sur ladite résolution et établit en même temps le système d'enregistrement que j'ai déjà indiqué, je suis d'avis que nous aurons accompli une grande chose pour la Colombie-Anglaise, pour le Canada et surtout pour la postérité. J'ai en effet la vision, monsieur l'Orateur, d'un Canada bien plus grand que celui que nous laissent entrevoir aujour-

d'hui notre vision étroite et nos ambitions limitées. Je ne vivrai pas assez vieux pour voir cela, mais nos descendants assisteront au développement d'un Canada s'étendant de l'Atlantique au Pacifique et habité par une population féconde et contente, où aux centaines et aux milliers d'habitants d'aujourd'hui succéderont des centaines de mille et des millions. Je vois ce grand pays qui s'étend d'un océan à l'autre, peuplé d'une forte race blanche, les dignes descendants des deux grandes races qui occupent en ce moment le sol canadien. Je vois, dis-je, une seule race, parlant peut-être encore les deux langues officielles du pays, mais formant une seule race à tous les principaux points de vue, c'est-à-dire de l'unité nationale, de l'allégeance au drapeau et dans le culte qu'ils rendent au Dieu qu'ils adorent. Voilà un rêve qui se réalisera quelqu'un de ces jours. Pour ma part, lorsque viendra l'instant—il viendra pour nous tous un peu plus tôt ou un peu plus tard, mais d'une façon ou de l'autre, la différence n'est guère appréciable—où nous devrons passer, peut-être sans prétention, de l'autre côté du voile qui dérobe à nos yeux le grand au delà, je n'ambitionne pas d'autre éloge de ma carrière publique, je n'exige pas que l'on chante sur nos restes mortels de *requiem* plus pompeux que de proclamer que nous avons fidèlement servi nos concitoyens et les générations à venir, dans notre nouvelle sphère, en assurant ou du moins en faisant en sorte que, grâce à l'adoption de cette mesure de prévoyance, notre grand pays soit toujours l'apanage d'une race blanche et d'un peuple chrétien.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, le sujet de cette résolution a été soulevé à maintes reprises dans cette enceinte; cependant, nous sommes parfaitement justifiables, à mon avis, de le remettre sur le tapis à l'heure actuelle, étant donné la nouvelle expérience que nous avons acquise relativement à ces immigrants d'origine asiatique, qui sont venus s'établir dans l'ouest du Canada en ces dernières années, surtout en Colombie-Anglaise.

J'ai eu le privilège de participer à plusieurs débats sur cette question dans l'enceinte de l'Assemblée législative de la Colombie-Anglaise, car personne ne peut accuser la législature provinciale de s'être montrée négligente de ce chef. Depuis nombre d'années, les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise ont adopté résolution sur résolution, réclamant l'intervention du gouvernement fédéral dans la suppression de cette menace—je crois que mes honorables collègues ne trouvent pas à redire à cette expression, à l'heure qu'il est, puisque ceux qui ont suivi les événements dans l'Ouest sont convaincus que l'immigration orientale constitue une véritable menace en ce moment. L'Assemblée législative de la Colombie-Anglaise a donc tenté, mais en vain, d'exclure les immigrants asiatiques en les soumettant à des épreuves touchant leur instruction; en effet, cette loi fut désavouée par le gouvernement fédéral. Aujourd'hui, nous sommes à une étape où il est nécessaire d'adjurer les représentants du peuple au Parlement d'étudier sérieusement le problème que comporte cette immigration. Outre l'expérience que nous avons acquise de notre chef, nous avons celle des Etats de la côte du Pacifique, surtout l'expérience de la Californie, relativement au grave danger que comporte la continuation d'une immigration de cette nature dans notre province. Autrefois, les protestations que soulevait l'immigration des jaunes provenaient surtout des associations ouvrières, si bien que les deux partis, à une certaine époque se servirent de la question comme d'un tremplin politique. Or, ce temps est passé et, aujourd'hui, tous les partis unissent leurs efforts afin de conjurer ce péril qui menace notre prospérité nationale. Depuis le commencement du présent débat, certes, personne n'a tenté le moindre effort afin de placer la question sur le terrain de la politique.

Le Japon ayant été un fidèle allié durant la guerre, l'entrée des Japonais ne se discute plus à la tribune populaire, dans la Colombie-Anglaise, comme autrefois; mais l'attitude de la population à cet égard n'en n'est pas moins prononcée, la question a même revêtu un aspect plus grave. Il est généralement admis que si cette immigration n'est pas enrayée il en résultera des difficultés croissantes entre les deux pays. Il importe donc au plus haut degré qu'ils étudient cette question de concert, afin de la résoudre d'une manière satisfaisante et sans retard. Domicilié dans la Colombie-Anglaise, je sais que l'immigration asiatique constitue une sérieuse menace non seulement pour la population de cette province, mais pour celle de la partie est du Canada, et que nous devons tous répondre aux graves exigences de la situation. Je ne prolongerai pas le débat, la cause ayant déjà été plaidée il y a quelque temps, comme cet après-midi encore, et les différents traités, ainsi que leur application, ayant été discutés à fond. Je tiens, cependant, à affirmer le désir de la population de la Colombie-Anglaise de voir régler cette question, pour l'amélioration du sort dont elle souffre actuellement

par suite de l'immigration des Asiatiques. Afin de contrecarrer les effets de la présence de ces gens-là dans la province et de remédier à l'état de choses actuel, il est essentiel d'attirer ici autant de bons sujets d'origine britannique qu'il nous sera possible d'en attirer, et de reprendre ainsi la prédominance.

L'hon. H. H. STEVENS: Monsieur l'Orateur, vu l'heure avancée, j'hésite à discuter ce problème; je m'en abstiendrais même, si je n'étais convaincu de sa grande importance et de la difficulté de le traiter à une date ultérieure de la session dans le cas où nous n'aurions pas profité de l'occasion qui nous est fournie ce soir pour épuiser le sujet. Si je touche certains points déjà traités, la Chambre voudra bien me le pardonner en raison du seul désir que j'ai de faire valoir la vérité des faits et de convaincre mes honorables collègues de la gravité du problème comme nous, les députés de l'Ouest, en sommes convaincus.

Je tiens à dire, tout d'abord, que la question dont il s'agit n'est pas une question de race. A l'instar de tous ceux qui la comprennent bien, je la réduis à une question sociologique, morale et économique. La philosophie, l'histoire et les croyances religieuses des Orientaux sont très intéressantes et très agréables à étudier. Cependant, ce à quoi il nous faut songer, c'est que les deux races sont distinctes au point de vue des types, des traditions, des idées et de la manière de considérer la vie. Ce sont des rameaux de civilisation distincts. Peu importe le prix que nous puissions attacher aux attraits de la civilisation orientale, il s'agit de savoir si c'est cette civilisation ou la nôtre qui va prévaloir. C'est à ce point de vue que je me propose de discuter ce sujet. Ma première raison à l'encontre de l'immigration des Orientaux, je la puise dans l'observation très attentive de l'ampleur de la source d'où elle provient. La population de la côte du Pacifique a en face d'elle huit cent millions d'Orientaux, dont soixante millions de Japonais, trois cent quarante millions d'Hindous, quatre cent millions de Chinois, sans compter les nombreux millions d'autres qui habitent des pays de moins d'importance. Veuillez songer un moment, monsieur l'Orateur, à ce que nous aurions à redouter si nous étions le moindrement menacés de recevoir sans restriction une immigration provenant d'une source aussi prolifique que peut l'être une population de huit cents millions, quand le total de notre propre population est seulement de huit millions. Le Canada ne saurait absorber une immigration considérable provenant d'une source comme celle-là

En traitant cette question au point de vue économique, je me trouve en excellente compagnie. Nombre de députés s'imaginent que l'attitude des Canadiens de la Colombie-Anglaise et de l'Ouest dénote du préjugé et de l'étroitesse de l'esprit. Je leur répondrai en citant lord Milner. L'attitude qu'il prenait il y a quelques années justifie celle que je prends moi-même aujourd'hui. Représentant de la couronne britannique dans le Sud-Africain, il a minutieusement étudié cette question dans les circonstances les plus difficiles. Voici ce qu'il dit:

> Si nous devons travailler à empêcher les Asiatiques de pénétrer dans ce pays, que ce soit en nous appuyant sur les raisons sociales et économiques qui sont tellement convaincantes et irréfutables.

Et c'est pour ces motifs que nous nous adressons à le Chambre en ce moment.

Me permettra-t-on aussi d'ajouter ce qui, je l'affirme, est important; depuis les origines de l'histoire, il y a eu des migrations d'un pays dans un autre. Je n'entrerai pas dans le détail; je rappelle simplement le fait, afin que la députation se place au point de vue véritable. Des gens ont passé d'un lieu dans un autre, et il est constant que les premiers d'un pays en ont été littéralement évincés par les nouveaux venus ou les nomades. Les fastes de l'histoire sont remplis d'exemples semblables. Mais, que la Chambre n'oublie pas ceci: jusqu'en ces tout derniers temps, les grandes migrations ont été difficiles; le manque d'espace et de moyens offrait une protection suffisante. Cependant, celle-ci n'existe plus. Etant donné nos splendides moyens de transport qui nous ont permis, dans une circonstance, de transporter au delà de l'Atlantique des millions d'hommes, à proprement parler, et grâce au passage rapide des gens d'un coin de la terre à un autre coin, la présence de ces huit cent millions d'habitants parmi lesquels l'immigration peut se recruter devient un problème très grave.

J'examinerai maintenant d'une façon concise deux causes d'ordre économique dont ne pourront pas nier l'existence ceux d'entre nous qui ont été témoins des effets qu'elles ont produits en ce pays. Là où une grande partie de la population se compose d'Orientaux, la pression économique de ceux-ci amène un résultat saisissant, voire même terrifiant. Cela signifie nécessairement — l'expérience de tous les états du Pacifique et de la Colombie-Anglaise le dé-

montrent — que, partout où le blanc fait concurrence à l'Asiatique, le genre de vie doit être abaissé pour que le blanc puisse l'emporter sur son rival. C'est une loi à laquelle on ne saurait se soustraire, pas plus qu'on ne peut se soustraire aux lois de la nature. Elle existe; les résultats en sautent aux yeux et nous en sommes témoins — que dis-je? — nous les éprouvons de jour en jour et d'une année à l'autre.

Cet après-midi, un député a demandé pourquoi nous ne pouvions pas rivaliser avec l'Asiatique. Pour deux raisons. D'abord, en ce qui concerne les Chinois, nous avons au pays et nous avons eu depuis trente ans, je le sais par moi-même, un véritable système d'esclavage. Les syndicats chinois amènent au Canada de grands nombres d'individus; ils acquittent la capitation de $500 et paient le passage et les dépenses des émigrés. Les Chinois qu'un syndicat fait ainsi venir au pays demeurent ses esclaves tant qu'ils ne lui ont remboursé jusqu'au dernier centin et versé, de plus, un intérêt usuraire. Ils sont parfois ses otages durant quinze à vingt ans. En Colombie-Anglaise celui qui désire engager des Chinois ne s'adresse pas à eux pour leur demander s'ils désirent avoir un emploi; il se rend au siège social d'un syndicat où il engage un Chinois ou une douzaine de Chinois, selon le cas. Le syndicat les envoie à l'ouvrage; retire leurs salaires et pourvoit à leur entretien. C'est ainsi que nous perpétuons au pays, sous le manteau, il est vrai, un mode de véritable esclavage. Aussi, ceux de nous qui représentent cette province demandent-ils à la Chambre si le Canada est une nation d'esclaves ou une nation d'hommes libres. Nous sommes en faveur de l'esprit canadien, tel que nous le comprenons avec toutes ses faiblesses et tous ses défauts, nous rendant compte que, en plusieurs cas, il y a des lacunes et des fautes. Cependant, nous disons: nous préférons l'esprit canadien tel que nous le concevons au servage oriental.

Un autre résultat d'ordre économique que je mentionnerai brièvement avant de passer à mon principal argument est le suivant. Le marché national passe toujours pour le meilleur pour la vente des produits ouvrés et des produits agricoles. Or, dans tout groupe de population dont une grande partie se compose d'Orientaux il est remarquable que ce milieu offre un piètre débouché pour les articles ouvrés et pour les aliments des blancs, reçus d'autres parties du pays. Il vous suffira de bien comprendre que le Chinois, et la même remarque s'applique dans une moindre mesure aux autres Orientaux, vit tous les jours d'une poignée de riz, parfois mêlés à un peu de poisson. Qu'advient-il de la consommation de la nourriture canadienne? Quant aux objets ouvrés, le Chinois se contente de ce qui ne pourrait pas suffire à un blanc, dans des conditions que nous ne voudrions pas imposer aux nôtres. Aussi, je le déclare, vous ruinez le marché national de la production canadienne.

Je dirai quelques mots du revenu. Je n'ai pas les chiffres en ce qui concerne le Canada, mais une enquête approfondie a eu lieu au Sud-Africain concernant une période de dix années, et l'on a constaté, au Natal, que la part moyenne que chaque individu versait annuellement dans la caisse publique était la suivante—et j'invite la députation à se le rappeler à cette époque où nous cherchons à augmenter notre revenu, et à répartir les impôts sur un plus grand nombre d'individus.

Voici les faits: les blancs avaient payé £30 11s. 4d., et les Asiatiques, £1 6s. 4d.; autrement dit, les investigations minutieuses du gouvernement anglais ont fait voir qu'en dix ans, bref intervalle, pour chaque dollar que l'Asiatique a versé à la caisse publique, le blanc a payé $22. Voilà qui ne doit point être perdu de vue quand on parle de peupler le pays et de répartir les impôts. On fera bien aussi de se rappeler ces chiffres quand on parlera de faire venir des immigrants pour nous aider à porter le fardeau des impôts.

Certains suggèrent qu'on permette l'importation d'ouvriers orientaux embauchés par contrat. Je n'ai pas le temps d'examiner le point, mais je veux signifier en quelques mots ma désapprobation de cette idée. De tous les pays où le système de l'embauchage par contrat a été mis à l'essai, il n'en est pas un seul où il n'ait abouti aux plus graves inconvénients à l'expiration du marché. Je le répète, c'est un point que je ne discuterai pas aujourd'hui. Voici ce que je me borne à dire: moins que tout autre pays le Canada se prête à l'embauchage de la main-d'œuvre par contrat; c'est la patrie des Canadiens, de la démocratie, des personnes des deux sexes qui veulent se créer un foyer; c'est un pays où le mode d'existence doit tout au moins être d'accord avec les aspirations des blancs. Dans un tel pays, il n'y a pas de place pour les ouvriers embauchés par contrat, parce qu'ils portent au front l'empreinte de l'avilissement.

Comme il se fait tard, je veux examiner aussi brièvement que possible le plus im-

portant des sujets sur lesquels porte le présent débat, un sujet que le Gouvernement mettra vraisemblablement sur le tapis, puisqu'il devra y porter son attention. Je tiens à faire savoir au premier ministre qu'au moment d'aborder un tel sujet, je fais abstraction, autant qu'il m'est possible de toute idée préconçue, de tout désir d'embarraser le ministère ou le gouvernement impérial. S'il daigne me prêter l'oreille, je pourrai démontrer au Gouvernement et à la Chambre que l'argument que l'on invoque contre nous pour des considérations d'ordre impérial ne vaut pas.

Pour ce qui est de cet aspect particulier de la question, je dirai tout d'abord que le Canada possède, à l'instar des autres nations, le droit imprescriptible de fixer les conditions auxquelles les gens peuvent être admis au pays. Ce droit, que je pose comme étant de nature et fondamental, d'autres orateurs y ont fait allusion d'une manière indirecte. Je le répète donc: de même que toutes les autres nations, le Canada a le droit imprescriptible de poser les conditions auxquelles il peut être permis à un étranger de venir se mettre sous sa loi. Mon langage est-il outré, contraire au droit international ou à la loi du pays? Que la Chambre me permette de lui faire observer que ce principe est consacré, et depuis de longues années, par la loi canadienne. J'ai sous les yeux la loi de l'immigration, mais je ne me propose pas d'en lire de longs extraits, je veux seulement citer un très court passage qui confirme le principe et justifie mon attitude. A l'article 38 de la loi de l'immigration, qui nous régit en ce moment et nous régit depuis des années, se trouve cette disposition:

Le Gouverneur en conseil peut, par proclamation ou par décret, chaque fois qu'il considère la chose nécessaire ou à propos...

Que peut-il faire? Différentes choses que je passe sous silence pour signaler ce qui suit:

...interdire ou limiter le nombre d'immigrants appartenant...

Appartenant à quoi?

...à une nationalité, ou race, ou d'immigrants d'une catégorie ou occupation particulière quelconque, à cause de...

A cause de quoi?

...à cause de toute situation économique, industrielle ou autre régnant au Canada, ou parce que ces immigrants sont jugés impropres, eu égard aux conditions ou exigences climatériques, industrielles, sociales, éducationnelles, ouvrières ou autres du Canada, ou parce que ces immigrants sont considérés non désirables par suite de leurs coutumes, habitudes, modes de vie et méthodes particulières de posséder des biens...

Et le reste. Peut-on poser en termes plus clairs que ne fait notre propre loi le principe que je viens d'énoncer? Mais ce n'est pas là mon seul point d'appui. Je tiens à la main les documents de la session de 1907-1908; j'y constate que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre la correspondance entre le cabinet canadien et le gouvernement impérial. Je tiens à ce que la Chambre comprenne bien ce que je vais lui dire; si elle le fait, elle trouvera sans peine la solution parfaite des complications d'ordre impérial. Je trouve ici certaine correspondance dont je ne lirai que de brefs passages; ceux qui aimeraient à la lire en entier n'ont qu'à se reporter au document 74B de la session de 1907-1908. Lord Lyttleton qui, à cette époque, était secrétaire d'Etat pour les colonies, je crois, a écrit au Gouvernement canadien qu'il pouvait maintenant (en 1905), être un des signataires du traité japonais, et, il ajoutait la déclaration suivante que je trouve significative:

Le Gouvernement désire-t-il adhérer à la convention aux mêmes conditions que le Queensland?

Quelles étaient ces conditions?

I) que les stipulations dans les articles premier et troisième du traité n'auront en aucune manière d'effet sur les lois, les ordonnances et les règlements en ce qui concerne le commerce, l'immigration ouvrière, les artisans, la police...

Et ainsi de suite. En d'autres termes, les autorités impériales, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat, notifient le gouvernement canadien qu'il a le privilège de prendre part au traité sous bénéfice de la réserve faite dans l'intérêt du Queensland et autres colonies autonomes. Mais le gouvernement refusa d'accepter cette réserve. Maintenant que le premier ministre n'interprète pas mal ma pensée, je ne blâme pas le gouvernement de cette époque; cette question les concernait. Mais, je veux appeler votre attention sur un télégramme du même personnage à notre Gouvernement, qui dit:

En réponse à votre télégramme de ce jour, vous êtes prié d'informer votre premier ministre qu'avant de faire des démarches relativement à l'adhésion de votre Gouvernement au traité de commerce avec le Japon, le gouvernement de Sa Maejsté attend la réponse au télégramme du 14 juillet.

C'est-à-dire au sujet de cette réserve. Un deuxième télégramme fut envoyé dans lequel le gouvernement dit qu'il en ferait

partie sans réserve. Maintenant, voici mon point—je ne reproche pas à ce gouvernement d'avoir agi ainsi, parce qu'il y a eu rectification plus tard—c'est que le gouvernement anglais a offert à celui du Canada cette réserve. Je veux dire que nous devrions garder juridiction sur notre immigration, que nous devrions avoir le droit de déclarer aux Japonais ou à toute autre nation: "En ce qui vous concerne, nous ne désirons pas admettre vos nationaux d'une façon permanente au Canada, comme colons, ou immigrants, si vous le préférez."

Ce n'est pas tout. Je trouve dans une autre copie des documents législatifs, une dépêche de M. Chamberlain, qui a été secrétaire d'Etat dans un autre ministère, en juillet 1898. Cette dépêche de M. Chamberlain, représentant le gouvernement impérial, touchant une certaine correspondance qui désapprouvait une loi de la Colombie-Anglaise, à laquelle a fait allusion mon honorable ami de Nanaïmo (M. Dickie). C'est-à-dire que la législature de la Colombie-Anglaise a voté une loi analogue à celle du Natal en vertu de laquelle elle imposait l'épreuve relative à l'éducation. Cette loi fut désavouée, mais M. Chamberlain dit, dans une dépêche adressée au comte d'Aberdeen, Gouverneur général du Canada, en date du 20 juillet 1898:

> En attendant, je dois vous prier de bien faire comprendre à vos ministres que les lois restrictives du genre de celle en question paraissent répugner extrêmement.

Puis il continue:

> Et vous ne devriez pas manquer de leur représenter, si l'on s'attend réellement à avoir une grande affluence d'ouvriers japonais au Canada, l'importance d'y faire face au moyen d'une loi du Parlement fédéral d'après le principe de la loi du Natal ci-jointe, laquelle sera probablement adoptée en Australie.

Et il en a envoyé une copie au Dominion du Canada nous disant—ce ministre impérial qui dirigeait les négociations au nom du gouvernement de l'empire et de celui du Japon—: "Voici une loi, adoptez-la." J'ai une copie de la loi. Je vais plus loin. N'oubliez pas ceci: M. Lyttleton et M. Chamberlain, tous deux représentant le gouvernement impérial, tous deux étudiant alors le même problème que nous discutons ce soir, ont offert ou suggéré—en réalité, ils ont demandé de faire voir aux ministres canadiens l'opportunité d'adopter—cette loi du Natal. L'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande, l'Australie ont sanctionné cette loi, et le premier article dont il fut fait spécialement mention est le suivant:

> L'immigration . . . est interdite à toute personne qui ne peut subir l'épreuve de la dictée, c'est-à-dire qui, lorsqu'un fonctionnaire lui dicte au moins cinquante mots dans quelque langue prescrite, ne peut les lire dans cette langue en présence du fonctionnaire.

Je ne discute pas si c'est là une bonne méthode ou la meilleure, mais je veux montrer, en réponse à l'argument que cette question devrait être laissée de côté à cause de difficultés impériales, que le gouvernement de l'empire a voulu lui-même, par deux fois, nous faire adopter la loi du Natal. Que la Chambre sache que cette loi est en vigueur au Natal, dans le Sud-Africain, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Bien plus, on s'en est servi pour restreindre l'immigration orientale. En outre, ce Parlement, pas plus tard qu'en 1913, a de nouveau affirmé cette doctrine dont je me fais le champion et en laquelle j'ai foi. Cette question, monsieur l'Orateur, peut être résolue d'une façon ou de l'autre.

Si vous admettez que nous avons clairement ce droit de restreindre — oui, monsieur l'Orateur, de refuser d'admettre au Canada — toutes personnes que nous considérons ne pas être désirable; si nous admettons dès maintenant ce droit; si nous comprenons bien que ce droit a été proclamé par le gouvernement britannique et par les dominions d'outre-mer, assurément nous nous enlevons par là même toute force à l'argument. Mais nous voyons qu'on en parle encore dans les statuts du Canada, III, IV, George V, 1913, qu'a cités cet après-midi, le proposeur de la présente résolution. Laissez-moi ici citer ce qui a été définitivement énoncé dans les statuts:

> Rien, dans le présent traité ou dans la présente loi, ne doit être considéré comme abrogeant ou affectant une disposition quelconque de la loi de l'immigration.

J'ai donné lecture des dispositions de la loi de l'immigration telles qu'elles sont, et telles qu'elles ont été dans les statuts depuis nombre d'année. J'ai donné lecture de ce traité avec le Japon. En d'autres termes le gouvernement japonais, en 1896, en 1905 et en 1913, a admis et consacré dans ces traités notre droit de restreindre l'immigration, si nous le voulions. Le gouvernement impérial nous a engagé à la restreindre. Eh bien, monsieur l'Orateur, que reste-t-il à faire? C'est tout simplement que nous exercions ce droit inaliénable dans l'intérêt de tout le Canada.

Laissez-moi maintenant considérer un autre aspect de la question, et dire quelques mots de la conférence de Washington. On a dit que, l'empire britannique étant si étroitement, et, je pourrais ajouter, si intimement lié au Japon, rien ne devait être tenté par le Canada qui pût en aucune

façon troubler les relations amicales entre les deux pays. Je conviens parfaitement cela, monsieur l'Orateur. Mais, il n'y a que quelques mois, à Washington, on a mis fin à cette double responsabilité, et le poids de la solution des problèmes du Pacifique fut assumé par quatre grandes nations: la Grande-Bretagne, la France, les Etats-Unis et le Japon. Ces quatre grandes nations convinrent par traité qu'advenant que des questions s'éleveraient, qui fussent d'une nature perplexe ou menaçante, une conférence devrait avoir lieu afin de chercher une solution. Je désire faire observer à la Chambre que ce pacte de Washington a enlevé à la Grande-Bretagne de graves sujets d'anxiété et de perplexité. J'irai même plus loin, monsieur l'Orateur. En laissant de côté cette question impériale, et en ne tenant pas compte de la question internationale que je crois avoir montrée...

M. McKENZIE: Avant que mon honorable ami abandonne ce point, qu'il a exposé de façon magistrale, remarque-t-il la distinction que le proposeur de la résolution établit entre "restriction" et "exclusion". Les deux choses sont vraiment bien différentes. Quelle est celle des deux que mon honorable ami préfère?

L'hon. M. STEVENS: Je m'en tiens absolument, et sans réserve, à l'exclusion. Je remercie mon honorable ami d'avoir relevé cela. Il y a eu une distinction très finement établie entre restriction adéquate, d'une part, et l'exclusion d'autre part, et c'est là ce qui a donné lieu à ces conférences mêmes et à la correspondance dont j'ai parlé, et dont le résultat a été l'adoption de la loi du Natal par les autres dominions, l'Australie, l'Afrique du Sud et la Nouvelle-Zélande. Bien que, peut-être, la loi n'énonce point franchement quels sont ceux qui doivent être exclus, cependant, il y a là en réalité, exclusion, et c'est là pourquoi la loi fut adoptée. Ce n'est pas une loi restrictive, c'est une loi d'exclusion. J'ai dit il y a un instant, que je ne venais pas dire que c'était là la meilleure méthode, mais j'affirme que c'est là une loi efficace; et si nous devons nous en reporter à des précédents, et cette loi ayant été adoptée et appliquée par les autres dominions depuis plusieurs années, nous sommes pour le moins justifiables de prendre les mêmes mesures.

Le Canada est un pays "d'hommes blancs", ce n'est pas là seulement une phrase vide de sens. Je désire déclarer à la Chambre que c'est là une doctrine essentielle. Le temps est arrivé de décider au Canada si nous allons garder ce pays essentiellement et particulièrement pour des hommes blancs, ou bien si nous allons faire le partage de ses ressources, et de sa vie nationale, sociale et économique avec d'autres races, dont le type de civilisation, si excellent qu'il soit, est absolument distinct du nôtre. Les autres dominions ont été confrontés par le même problème durant nombre d'année, sous une forme très active et vitale, mais vous remarquerez qu'en Australie, à la Nouvelle-Zélande et dans l'Afrique du Sud il y a de grandes étendues semi-tropicales, et dans lesquelles on est peut-être fondé à dire qu'elles ne sont pas domaine d'hommes blancs; mais assurément personne ne peut prétendre que le Canada, tant essentiellement et sous le rapport climatologique, qu'en toute autre manière, ne soit pas un domaine d'hommes blancs. Il importe que nous prenions connaissance de ce point-là, et que nous décidions si oui ou non le Canada doit rester pays d'hommes blancs. Nous pouvons nous tromper quand nous édictons des lois pénales ou d'impôts, mais nous pouvons rectifier ces erreurs à une autre session du Parlement, en laisser la chose à une autre génération; mais en commettant une erreur de ce genre, et en autorisant l'entrée au Canada d'un grand nombre de personnes absolument étrangères à nos conditions de vie, et qui nous sont incompatibles, nous allons créer un état de choses qu'une autre génération ne pourra même jamais faire disparaître. Le mal subsistera toujours et la pureté du type national canadien disparaîtra à jamais. Monsieur l'Orateur, c'est un état de choses que je ne puis envisager sans beaucoup d'appréhension.

En vérité, le problème que nous avons à résoudre est celui-ci: il existe un conflit entre l'interprétation théorique de la justice internationale et des faits précis d'ordre domestique, économique et sociologique. Tel est le problème que la Chambre doit résoudre et qui a fait l'objet de ses délibérations dans le passé, mais jamais avec l'intensité que revêt aujourd'hui la question de savoir s'il convient ou non d'accepter une théorie sublimement élaborée et se rattachant aux droits conventionnels que possède un individu d'aller où bon lui semble, et si cette théorie doit l'emporter sur des faits bien arrêtés d'ordre économique et sociologique. Je sais que je m'adresse à quelqu'un qui a consacré beaucoup de temps à l'étude des problèmes sociaux et économiques, et je crois qu'il appréciera

la valeur de mes arguments, si je lui rappelle que le Canada ne peut accepter une dualité de façons de vivre. Nous ne pouvons admettre un régime de vie tel que le blanc ne pourra le tolérer, tant qu'il y aura un type supérieur qui prédominera par tout le pays. Or il sait à quoi s'en tenir à cet égard et c'est pour cela que j'en appelle à lui. D'autres qui ont étudié ce problème reconnaîtront avec moi que tôt ou tard le groupe inférieur l'emportera sur le groupe prétendu supérieur, au point de l'abaisser à son niveau. On ne relève que fort peu d'exemples d'ascension dans l'échelle sociale d'une masse numérique considérable. C'est ici que s'affirme l'importance du type ou de la race comme facteur social. Je désire insister sur le fait que la temporisation ne pourra résoudre la question. Non seulement ce procédé n'aura pas d'effet bienfaisant, mais il sera, en outre, de nature à compliquer davantage la situation et à augmenter en force et en nombre les difficultés qui nous confrontent. Il n'existera jamais de temps où nous pourrons résoudre ce problème aussi facilement et aussi rapidement que nous pouvons le faire à l'heure qu'il est. Mais plus on retardera la solution, plus on éprouvera de difficultés et on rencontrera d'obstacles.

Je vais expliquer en quelques mots mon attitude sur ce problème. Je le fais après vingt-cinq ans d'étude sérieuse de l'Orient au Canada, et après avoir consacré toutes mes facultés intellectuelles durant un quart de siècle à l'étude attentive de cette difficulté et à la recherche des faits qui s'y rattachent. Je réclame l'exclusion des Orientaux au titre de résidants permanents au Canada. Je m'arrête ici pour dire qu'il peut arriver que cela froisse quelques personnes, mais il n'en doit pas être ainsi. Je ne dis pas que nous ne devons pas traiter et commercer avec les Orientaux et admettre au Canada les Asiatiques commerçants ou touristes de bonne foi, ou au titre d'étudiants, pourvu qu'ils soient réellement de bonne foi et qu'ils ne viennent pas au Canada ostensiblement en qualité de commerçants, pour devenir ensuite des artisans qui feront concurrence aux nôtres. Qu'ils viennent ici à titre d'étudiants de bonne foi et qu'ils ne profitent pas de cela pour devenir des cuisiniers ou des ouvriers de nos usines. C'est ce que nous avons été à même de constater au cours des récentes dernières années. Nous avons vu des milliers de Chinois venir au Canada comme étudiants et je pense que les autorités de l'immigration ont fait tout en leur possible pour leur faire subir l'examen rigoureux que la loi réclame. Nous en trouvons des milliers qui viennent au Canada à titre d'étudiants et qui se répandent ensuite dans tout le pays, pour y exercer l'emploi de simple journaliers. Au cours de l'automne de 1920 il est arrivé au Canada, à titre de commerçants, 1,400 immigrants, tandis qu'au cours des mois précédents, comme depuis plusieurs années, il ne nous en arrivait que deux ou trois par mois. A cette moyenne-là il serait facile de les absorber. Mais lorsque, soudainement, le nombre des immigrants était porté à 200, 300 ou 400 par mois, de sorte que dans quatre mois, il en arrivait 1,400, il fallut aller aux renseignements et l'on constata l'existence d'un système régulier inauguré à Canton par des personnes dont le but unique était de s'enrichir. Ils entraient au Canada sous de fausses représentations. Or, monsieur l'Orateur, il y a amplement lieu d'édicter des règlements pour l'avancement du commerce et de l'industrie suivant des données que je viens d'exposer.

Je tiens à faire observer que nous qui habitons la Colombie-Anglaise et qui avons eu à faire face directement à ce problème depuis des années, sommes unanimes à réclamer l'exclusion totale des colons orientaux. Prenons cette question de personnes qui viennent au Canada pour s'y établir et y demeurer. Nous sommes tout à fait opposés à l'embauchage de la main-d'œuvre par contrat, mais par contre, nous voulons qu'on traite avec justice et équité tous ceux qui habitent légalement le Canada. Nous ne demandons pas qu'on oppresse personne, mais qu'on traite avec la justice et l'équité britanniques ceux qui habitent le pays.

J'ai un mot à dire au sujet du recrutement de la main-d'œuvre à l'entreprise, système que d'aucuns ont si souvent proclamé comme étant un excellent moyen de favoriser le développement de nos ressources naturelles et la colonisation des terres de l'Ouest. Il y a une réponse que j'aurais pu faire il y a un instant et que je vais donner maintenant; mes collègues en reconnaîtront tout de suite la justesse. C'est la suivante:

Peut-on m'indiquer un seul cas où un Oriental soit devenu colonisateur? Chez eux on ne trouve pas de pionniers. Qui a colonisé nos prairies? Ce sont les blancs les plus robustes du Canada. Quels furent les pionniers de Québec, des Provinces maritimes, du nord de l'Ontario, des régions sauvages de la Colombie-Anglaise, des districts des régions minières? Des blancs, et les meilleurs des blancs. Mais l'Oriental,

où le trouve-t-on? On le trouve au cœur même des villes. Où s'établit-il dans l'Okanagan? Il y vient une fois que le blanc, après avoir lutté et souffert combien de déceptions et d'angoisses, a développé le pays. C'est le blanc qui fait le travail préparatoire à l'exploitation des marchés et ensuite vient l'Oriental qui en retire les fruits. Où se trouve-t-il dans les villes? On le trouve dans le centre même, vivant dans des conditions qui sont loin d'être satisfaisantes. J'insiste sur ce point. L'Oriental n'est pas un pionnier; il ne contribue point aux premiers travaux de développement et de colonisation; toutefois, il arrive à la suite du vrai pionnier et bénéficie du travail qu'il a accompli.

Pour terminer, je poserai cette dernière question. Le Canada va-t-il conserver sa population blanche ou mélangée? Doit-on faire prévaloir les institutions, les traditions, la morale et les conditions sociales britanniques, ou bien va-t-on, par pure négligence ou à cause d'un délai inutile, en faire la proie facile des avant-coureurs des hordes d'Asie? Est-ce que l'idéal canadien que nous sommes fiers de représenter comme étant le mode le plus parfait de démocratie britannique, va subsister ou bien devra-t-il céder devant les races qui, comme je l'ai déjà dit, sont réfractaires à notre mode d'existence et impropres à s'y adapter. Voilà quel est le problème qui se présente à nous; c'est le danger que nous demandons au Parlement du Canada d'éloigner; c'est la menace à laquelle tous ceux d'entre nous qui connaissent les difficultés et comprennent le problème, sont absolument déterminés de résister jusqu'à la dernière extrémité.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie), qui a fait cette proposition, a dit, d'accord en cela avec plusieurs de nos collègues qui ont pris part à ce débat, que la question en discussion a un intérêt plus que local, ou provincial, ou même national. Elle intéresse au plus haut point toutes les parties de l'empire britannique: c'est un grand problème international et universel et je crois que c'est de ce point de vue que nous devons tous considérer les arguments qui ont été présentés cet après-midi et ce soir. La Chambre mérite des compliments à cause du ton du débat depuis le commencement. Ceux qui y ont pris part se sont efforcés d'aborder le sujet au point de vue de l'intérêt national et d'éviter tout ce qui était de nature à soulever une discussion s'inspirant de l'esprit de parti. Inutile de dire que je tiens à suivre l'exemple de ceux qui m'ont précédé. Cette question ne doit pas être envisagée au simple point de vue politique? C'est un grand problème national, impérial, international et nous devons tous garder à l'esprit le sens de la responsabilité que le traitement d'un problème aussi vaste nécessite. Je ne discuterai pas les chiffres qui ont été cités au cours du débat cet après-midi; je ne parlerai pas du nombre de Japonais ou de Chinois qui sont entrés dans notre pays ces dernières années, et cela simplement parce que je veux éviter d'en faire une discussion de parti. Car on doit comprendre que rien ne s'est passé depuis le 6 décembre qui ait pu rendre cette question si brûlante en ce moment.

Toute la discussion, aujourd'hui, porte sur l'immigration orientale dans ces dernières années, c'est-à-dire sous le ministère précédent. C'est pour cette raison et cette raison seule que je m'abstiendrai de parler des statistiques qui ont été citées au cours du débat.

Quant au problème, je dois dire que je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), quand il dit que c'est avant tout un grand problème économique. En disant cela, il n'a fait d'ailleurs que répéter ce que la plupart des autres députés avaient dit cet après-midi. C'est en même temps une question de race et une grande question politique; mais c'est avant tout une question économique, une question de concurrence entre divers types d'organisation de la vie économique et sociale. Depuis quelques années j'étudie ce problème. J'ai eu autrefois l'occasion de rechercher les causes de l'immigration orientale et depuis je me suis de mieux en mieux rendu compte de l'importance qu'a le problème pour plusieurs pays y compris le nôtre.

Qu'on me permette de citer un exemple offrant un parallèle frappant. Sous le règne d'Elizabeth d'Angleterre, un fonctionnaire de la couronne découvrit un jour ce qu'il prétendait être une loi régissant les métaux précieux et d'après laquelle des métaux monnayés de teneur différente en fin étaient mis en circulation en concurrence les uns avec les autres. Cette loi est depuis connue sous le nom de loi de Gresham sur les métaux précieux. Ce que Gresham avait découvert, c'est ceci: lorsque deux sortes de métaux sont monnayés et mis en circulation et que l'un contient une plus forte proportion de métal fin que l'autre, l'alliage inférieur tend à chasser l'autre de la circulation. Ce dernier est,

soit amassé, soit fondu et vendu ensuite en lingots ou utilisé dans l'échange international. Ce qui fait qu'au bout de peu de temps, le seul métal qui démeure en circulation, c'est le plus commun. Ce n'est là qu'un exemple de la loi de concurrence appliquée aux métaux particulièrement. Je crois que la science économique viendra à découvrir que la concurrence entre les différents modes de la vie industrielle et sociale est assujettie à une loi semblable. Et dans cet important problème d'immigration qui met en concurrence des peuples de races diverses d'origine comme d'habitudes, de modes de vie et de conceptions, je crois que nous pouvons prévoir que, tôt ou tard, la civilisation de type inférieur qui se trouvera à rivaliser avec une civilisation de type plus élevé tendra à rabaisser celle-ci à son propre niveau. C'est la raison pour laquelle je dis que ce sujet est de la plus haute importance pour notre Dominion. En disant que le mode de vie asiatique diffère du nôtre, je ne veux pas du tout insinuer que les Orientaux sont de quelque manière inférieurs aux peuples des races européennes. Quand la main-d'œuvre orientale vient en concurrence ici avec la main-d'œuvre blanche, ce sont les différences mêmes de conceptions particulières à chacune de ces deux races qui se heurtent. La main-d'œuvre blanche, avec les traditions familiales qui existent chez elle, a des obligations auxquelles les peuples de l'Orient qui lui font concurrence ne sont pas soumis. Il me suffira de dire que tous les ouvriers blancs du pays ont des obligations conformes à la vie sociale du pays, et dont l'ouvrier qui vient de l'Orient se soucie beaucoup moins, comme, par exemple, l'observance d'un jour de repos sur sept, le devoir de faire instruire les enfants, l'affiliation aux organisations ouvrières, à des clubs, églises ou autres choses de ce genre. Toutes ces obligations et bien d'autres que je pourrais nommer constitueraient la vie sociale de notre peuple. Quand les peuples de l'Orient viennent sur nos rives, ils n'ont rien de semblable à maintenir. Le résultat c'est qu'à moins de la protéger contre cette concurrence, tôt ou tard, elle se trouvera réduite au genre de vie de la race qui lui fait concurrence. Je crois que ceci a été parfaitement démontré dans un grand nombre de nos industries. Sans doute, dans plusieurs parties du Canada où la concurrence des Orientaux avec les nôtres a été la plus vive, nos propres ouvriers ont été complètement évincés du champ de la concurrence effective. C'est à ce point de vue que nous devons étudier sérieusement cette question, car ce qui s'est produit récemment sur une petite échelle peut, avec le temps, devenir un sujet d'intérêt international. Ce problème intéresse tout particulièrement l'Amérique du Nord parce que la civilisation européenne s'y trouve en concurrence avec la civilisation orientale. C'est ici que les deux civilisations sont en compétition l'une avec l'autre. La majeure partie de ce continent a déjà été peuplée par les races blanches de l'Europe qui ont introduit ici leur mode d'existence. Récemment, les peuples de l'Orient sont venus en nombre toujours plus considérables et leur civilisation, d'un type économique moins élevé se trouve entrer en concurrence avec la nôtre. En conséquence, le problème important à résoudre c'est de savoir laquelle des deux civilisations doit l'emporter. Si je suis dans le vrai, comme je le pense, en disant que, suivant une grande loi économique, la civilisation de type inférieur, si on lui laisse le champ libre, tendra à chasser l'autre ou à la rabaisser à son propre niveau, alors nous comprenons l'importance de la question qui devient un grand problème national.

Ce n'est pas là le seul aspect à étudier. Il est un autre aspect national important qui demande notre attention, et c'est l'importance pour tout pays d'avoir une population homogène. On doit admettre que chaque pays devrait pouvoir décider de la composition de sa propre population. C'est un droit fondamental qu'il est, je crois, de notre devoir d'affirmer. Comme il a été dit et redit, au cours de ce débat, on ne saurait espérer produire l'assimilation d'une population blanche avec les races de l'Orient; les deux ne sauraient s'assimiler. Nous admettons ce fait. Nous reconnaissons que si jamais l'immigration japonaise prenait des proportions considérables nous perdrions immédiatement cette homogénéité qui doit être conservée à la population de ce pays, s'il veut devenir une grande nation. A ce point de vue nous avons une responsabilité à laquelle nous ne pouvons pas nous dérober.

Il existe un autre élément de la question dont il faut tenir compte: c'est l'obligation d'éviter en tout temps le danger des agitations sociales et industrielles, sans parler de complications possibles dans le domaine des relations internationales. Il est inutile de prétendre que ce danger n'existe pas lorsque des hommes de race orientale viennent en contact avec des blancs. Il y a une quinzaine d'années j'eus l'occasion de mener une enquête sur la cause des trou-

bles qui éclatèrent dans les colonies asiatiques de la côte canadienne du Pacifique. D'après ce que j'ai appris au cours de cette enquête, il n'est pas douteux que partout où la concurrence économique d'une race sur l'autre se fait réellement sentir, le danger dont je parle ne soit toujours présent.

Ainsi, monsieur l'Orateur, pour affermir notre idéal social et industriel, pour conserver à notre population son caractère homogène, pour éviter l'occasion de troubles sociaux et de complications internationales, je suis convaincu qu'il faut prendre les mesures pour restreindre effectivement l'immigration des Orientaux. Je suis partisan de la restriction de l'immigration orientale et j'estime que c'est le devoir du Gouvernement d'intervenir pour mettre fin à cette immigration, tout en maintenant autant que possible la bonne intelligence qui doit régner entre tous les éléments de la grande famille humaine.

Je veux dire un mot au sujet de deux catégories d'émigrants asiatiques auxquelles on a fait allusion cet après-midi. Le motionnaire a eu soin de ne pas viser l'immigration d'origine indoue, car il y a des raisons toutes spéciales qui nous engagent à n'aborder ce sujet qu'avec la plus grande circonspection. Mais on ne peut nier que les arguments invoqués contre l'immigration des Chinois et des Japonais au point de vue de la concurrence industrielle s'appliquent avec la même force aux Hindous. Pour cette raison, l'attitude qu'on prend à l'égard du Japon et de la Chine est applicable de la même façon aux autres pays de l'Orient, car il faudra un jour ou l'autre nous en occuper.

L'opposition à l'immigration chinoise a pris la forme d'une taxe de capitation d'abord fixée, à 50 dollars, puis à 100 dollars et enfin à 500 dollars. L'expérience a prouvé que le moyen n'était pas efficace. Les chiffres de la statistique nous le démontrent abondamment.

Le nombre des Chinois qui viennent vivre en Canada, malgré la taxe de 500 dollars, est assez considérable. Mon opinion est que l'idée d'imposer une taxe d'entrée à des immigrants venus de l'étranger est, de la part d'une nation chrétienne, une contradiction patente. On a parlé de paganisme et d'infidèles, tout à l'heure. Comment voulez-vous que nous juge un pauvre païen quand il s'arrête à penser que les idées chrétiennes s'accommodent d'une somme d'argent payée sous forme de capitation pour lui permettre de venir vivre dans un pays qui doit profiter de son travail? Je serais en faveur de supprimer cette taxe pour y substituer un mode moins suspect et plus effectif.

[L'hon. Mackenzie King.]

Il y a plusieurs années, le gouvernement fédéral songea à modifier les méthodes par lesquelles on cherchait à limiter l'immigration chinoise en Canada. En 1908 j'eus l'honneur de représenter le Canada à une conférence internationale à Shanghaï. En me donnant ses instructions à mon départ, sir Wilfrid Laurier me dit qu'il désirait voir disparaître la taxe de capitation et qu'on obtînt l'adhésion du gouvernement chinois à un arrangement par lequel l'émigration au Canada serait réglée par la délivrance de passeports dont le nombre pourrait être limité par nous. Il me chargea de sonder le gouvernement de la Chine à ce sujet.

C'est ce que je fis, et les négociations aboutirent à un accord entre le gouvernement canadien et le gouvernement chinois qui supprima la taxe d'admission et la remplaça par la délivrance de passeports dont le nombre dépendait de la volonté du Canada.

Le Gouvernement était saisi de cette question, quand surgit celle du traité de réciprocité avec les Etats-Unis, et l'on décida de laisser en suspens la question de l'immigration orientale jusqu'à ce que celle du traité de réciprocité eût été décidée. Mes honorables amis se souviennent que le gouvernement d'alors fut défait à la suite de la campagne de réciprocité, et que, plus tard, le gouvernement chinois, qui avait lui aussi, été intéressé à ces négociations préliminaires, fut changé à cause d'une révolution, les négociations furent donc abandonnées complètement. Mais je désirerais vous dire ce soir, de la part du Gouvernement, que nous avons déjà fait des démarches en vue de restreindre l'immigration chinoise au moyen d'un système de passeports dont le chiffre sera limité par le Gouvernement. Je crois que nous aurons ainsi un système de restriction efficace en ce qui concerne cette classe d'immigration.

Un mot encore au sujet de l'immigration orientale. Cet après-midi on a peu parlé en vérité de l'admission d'étudiants chinois au pays. On s'est borné à dire que, à l'occasion des Chinois étaient venus à titre d'étudiants, tandis qu'en réalité, ils y venaient à titre de journaliers. Nous devrions prendre le moyen d'encourager les étudiants chinois à venir dans nos universités. En ceci, nous aurons l'appui non

seulement de ceux qui s'occupent de commerce ou d'industrie, mais aussi d'à peu près toutes les classes du pays. Lorsque la députation du congrès des travaillistes et des artisans s'est présentée devant le Gouvernement, je les ai entretenus de cette question, et personne n'a soulevé d'objection à l'admission d'étudiants chinois dans nos universités, pourvu que le Gouvernement s'assurât que cette classe spéciale ne viendrait au pays qu'avec les garanties voulues.

Bien des raisons militent en faveur de l'admission des étudiants chinois dans nos universités. Premièrement, si nous désirons établir des relations commerciales avec l'Orient,—et je pense que tous au pays le désireraient,—il serait tout à notre avantage que des Chinois vinssent étudier la situation des affaires canadiennes, et la fissent connaître à leur retour dans leur pays.

A la suite de la révolution des "Boxers" en Chine, alors que la Chine dut payer une forte indemnité aux Etats-Unis, le gouvernement américain crut qu'il serait dans l'intérêt du commerce d'encourager les étudiants chinois à venir dans les universités américaines, et il décida de permettre que cette indemnité fût appliquée à solder les dépenses des étudiants chinois dans ces universités. Le résultat a été que des centaines d'étudiants chinois sont venus de Chine dans les universités américaines, et lorsque ces étudiants sont retournés dans leur pays, ils ont pu, à l'aide des connaissances acquises aux Etats-Unis, stimuler les relations d'affaires entre ce pays et la Chine. Au cours de mes voyages en Chine, dans la circonstance que j'ai mentionnée, j'ai été étonné de voir jusqu'à quel point les Américains avaient envahi les marchés orientaux. A bord de presque tous les trains sur lesquels l'on voyage, l'on voit sur la table à manger de la coutellerie, des denrées en conserves et divers autres articles de provenance américaine. Dans la ville de Pékin, se trouvait un magasin où tous les articles portaient une étiquette de fabrique américaine. Il était évident dans plusieurs endroits en Chine et au Japon que le contact des Orientaux instruits avec les Américains avait grandement contribué à l'expansion du commerce américain dans ces pays.

Mais, il y a un autre argument que je crois très important au point de vue national. Si notre continent doit être un jour exposé à la concurrence de l'Orient, concurrence qui s'accroîtra avec les années, il nous faut faire à l'Orient une contribution qui seule sauvera la situation. Il faut que l'Orient connaisse les exigences plus grandes de notre conception sociale, nos "standards" plus élevés comme nous les appelons, de la vie industrielle et sociale, qu'ils en discernent l'excellence et les adoptent.

Nous pouvons envoyer tous les missionnaires du monde en Chine y prêcher l'humanitarisme, mais il n'obtiendront jamais les résultats que pourront obtenir, une fois de retour dans leur pays, ceux qui auront étudié dans nos universités, qui se seront initiés à notre civilisation, et qui, à leur manière très prenante, pourront faire comprendre à leurs concitoyens les avantages de cette plus haute civilisation. Monsieur l'Orateur, je ne veux pas m'attarder sur ce sujet, je me hâte donc d'en revenir à la question japonaise, l'autre classe mentionnée dans la présente résolution.

On a parlé du traité commercial actuel avec le Japon, et l'on a dit que le Gouvernement devrait donner avis que dans douze mois, ce traité prendrait fin. Ce serait peut-être une ligne de conduite sage et opportune; cependant, avant de ce faire, monsieur l'Orateur, le Gouvernement devrait étudier avec soin les avantages dont le Canada pourrait être privé en conséquence et s'assurer s'il est réellement nécessaire d'en faire sacrifice afin d'atteindre le but que visent mes honorables amis. On demande au Gouvernement de faire voter des crédits afin de faciliter le trafic entre l'Orient et le Canada par la voie des ports de Vancouver, Victoria et Prince-Rupert. On nous demande de consacrer de fortes sommes à l'outillage des ports de la côte du Pacifique. Dans quel but? Parce que, nous assure-t-on, le volume du trafic avec les pays orientaux s'accroît sans cesse et on espère voir notre commerce se développer de plus en plus de ce côté. Est-il sage, à moins de nécessité absolue, que le Gouvernement prenne des mesures nuisibles peut-être au développement du trafic entre le Canada et l'Orient? Le Parlement canadien, avant d'inscrire une telle loi dans nos statuts, ne devrait-il pas considérer avec soin l'effet qu'elle pourrait avoir sur nos relations commerciales avec les pays orientaux? Dans le traité en vigueur, je relève l'article suivant que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a déjà cité:

> Rien dans ledit traité ni dans ladite loi ne sera censé abroger ou modifier aucune des dispositions de la loi de l'immigration.

Or, cet article du traité a peut-être trait à la loi de l'immigration telle qu'on l'a modifiée à venir jusqu'aujourd'hui, ou peut-

être a-t-il rapport à la loi de l'immigration en vigueur à l'époque où ce traité fut signé au nom du Canada, en 1913. Je prétends donc, monsieur l'Orateur, qu'en entamant les pourparlers avec le gouvernement japonais, il sera possible de nous assurer si le Japon est opposé à ce que cet article soit interprété comme pouvant s'appliquer aux lois d'immigration du Canada, peu importe les modifications qu'elles subiront avec le temps. J'incline à croire que le gouvernement japonais adoptera cette attitude. Si toutefois, il refusait de le faire, il serait toujours temps, à mon avis, d'examiner la question, à savoir s'il serait à propos de dénoncer le traité dans l'intérêt du pays.

On suggère toutefois au Gouvernement de prendre un autre moyen, c'est-à-dire d'abolir l'engagement d'honneur qui existe à l'heure actuelle entre le Japon et le Canada. J'ai été surpris d'entendre les assertions qui sont tombées des lèvres de certains orateurs cet après-midi, accusant le gouvernement japonais d'avoir violé l'engagement qu'il a pris. Nous devons d'abord examiner avec soin la source d'où provient l'immigration des Japonais établis en Colombie-Anglaise et jusqu'à quel point nous serions en mesure de contrôler effectivement les nouveaux immigrants, par l'abolition d'une convention à laquelle le gouvernement japonais est partie et qu'il a loyalement respectée à mon avis.

Un honorable député a déclaré que les Japonais étaient fort nombreux au Mexique il y a quelques années tandis qu'aujourd'hui on peut les compter sur les doigts. Il a posé la question: que sont devenus ces Japonais? Or, il est à supposer qu'ils ont pris le chemin des Etats-Unis. Et dans ce cas, on ne saurait prétendre que ces Japonais sont entrés sur le territoire des Etats-Unis en violation d'une convention conclue entre nos voisins du Sud et le Japon et à laquelle le gouvernement japonais est partie. Ces jaunes ont réussi à éluder les restrictions de la loi de l'immigration, sans tenir compte de la convention conclue entre le Japon et les Etats-Unis. Pour ce qui est de la Colombie-Anglaise ne se pourrait-il pas que les Japonais qui sont établis sur la côte du Pacifique, soient venus des Etats-Unis à l'insu du gouvernement japonais? Lorsque, il y a quelques années, j'ai conduit une enquête sur les causes de l'immigration orientale au Canada, sous le régime d'une commission royale, je me suis rendu compte que tous les immigrants japonais pour ainsi dire sont venus au pays sur les instances de compagnies particulières et sans que le gouvernement japonais soit intervenu d'aucune façon. Dans un

débat de cette nature et de cette importance, nous devrions, à mon avis, distinguer entre les immigrants qui entrent au Canada en éludant les dispositions de la loi de l'immigration, chose que nous ne pouvons empêcher quand bien même nous modifierions la convention existante, et l'immigration attribuable à la violation intentionnelle par le gouvernement du Japon du pacte d'honneur auquel il est participant. Pour moi, à mon avis, le gouvernement japonais a rempli honorablement les conditions que comporte cette convention. Or, à moins d'avoir la certitude absolue du contraire, je doute fort que nous aidions à la solution du problème en suspectant la bonne foi d'un gouvernement étranger, surtout d'un pays qui fut notre allié pendant des années et qui,—plusieurs orateurs l'ont fait observer avec raison cet après-midi,—a rendu de très grands services au Canada à une époque critique au cours de la dernière guerre. Il sera tout à notre avantage en fin de compte de reconnaître les difficultés qu'ont à surmonter les autres gouvernements et les efforts qu'ils tentent tout comme le gouvernement canadien pour résoudre les problèmes de cette nature.

Il n'est pas facile au gouvernement japonais de s'occuper de cette question; il a ses problèmes comme nous avons les nôtres et, d'après moi, elle ne saurait être résolue d'une façon pratique que par l'action concertée des gouvernements des deux pays, animés du seul et même désir d'y donner une solution satisfaisante. Le gouvernement japonais a-t-il respecté son engagement? Je citerai, à ce sujet, ce que disait, le 29 avril 1919, l'honorable M. Calder, alors ministre de l'Immigration (page 1956, version française des Débats):

> La Chambre n'ignore pas qu'il y a quelques années, une entente permettait l'entrée d'un nombre limité de Japonais au Canada. Ayant approfondi soigneusement la situation, je puis dire à la Chambre que le gouvernement Japonais a observer cette entente à la lettre. De fait, suivant les statistiques des quatre ou cinq dernières années, le nombre des Japonais est diminué d'environ quatre ou cinq cents depuis 1914

Ainsi parlait le ministre de l'Intérieur dans le cabinet de sir Robert Borden et de mon très honorable ami au sujet du respect manifesté par le gouvernement japonais pour son engagement jusqu'à cette époque, c'est-à-dire jusqu'en 1919. Il n'y a pas lieu de croire, non plus, qu'il ait cessé de le respecter depuis ce temps-là.

Afin d'en arriver plus vite à une conclusion je signalerai, en passant, la différence qu'il y a entre le mot "exclusion" et le mot "restriction", parce que c'est un point

qu'on a soulevé dans ce débat. L'importance même de cette question nous fait un devoir de surveiller l'impression que pourrait produire à l'étranger une phrase ou un mot employé dans le débat ou dans le projet de résolution. Le mot "exclusion", par rapport à l'immigration, a fini par prendre, aux yeux des Orientaux, un sens injurieux. Il suffit de lire le compte rendu des débats qui ont eu lieu aux différentes conférences impériales, à la conférence de la Paix à Versailles, à la conférence de Washington et aux conférences des premiers ministres des différents pays auxquelles mon très honorable ami a assisté, pour s'apercevoir que, dans tous les cas où les différentes nations se sont réunies pour traiter cette question sous un aspect quelconque, elles ont pris soin d'éviter, dans tout projet formel de résolution, l'emploi du mot "exclusion". J'affirme, sans crainte d'être contredit, qu'il n'existe pas, aujourd'hui, de telle loi d'exclusion, dans le Sud-Africain, en Australie, en Nouvelle-Zélande, ni dans aucune autre partie de l'empire britannique; je ne sache pas, non plus, qu'il en existe chez aucune nation du monde. L'absence de pareille législation n'est pas l'effet d'un pur hasard, mais résulte de ce qu'on a pris soin de songer aux conséquences auxquelles on se serait exposé en employant certains termes reconnus comme injurieux aux yeux d'une autre population à laquelle ils auraient pu paraître s'appliquer. Mon honorable ami a parlé de la loi relative à la natalité, il l'a considérée comme loi d'exclusion à toutes fins que de droit. Je lui concède qu'elle peut avoir l'exclusion pour effet comme résultat pratique, mais ce n'est pas une loi d'exclusion. L'Australie a adopté une loi qui a cet effet-là à l'égard du Japon, mais elle n'a pas adopté de loi d'exclusion.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami a oublié que si les Etats-Unis n'ont peut-être pas de loi d'exclusion contre les Japonais, ils en ont une contre les Chinois.

L'hon. MACKENZIE KING: Je parle des Japonais. Je suis heureux que mon honorable ami ait fait cette observation. Si la loi comportait une exclusion à l'égard de la Chine et non à l'égard du Japon, c'est que la Chine était considérée comme puissance de deuxième ordre et non comme puissance de premier ordre.

L'hon. M. STEVENS: Que mon honorable ami veuille bien me permettre une autre observation. Il dit qu'il n'existait pas de loi d'exclusion dans le monde. C'est pourquoi je suis intervenu.

L'hon. MACKENZIE KING: Je remercie mon honorable ami de m'avoir repris. J'étais à parler des relations de ce pays avec le Japon et je ne pensais à aucune loi d'exclusion contre le Japon. Je dois dire que lorsqu'elle a adopté sa loi relative à la natalité, en 1901, l'Australie a soumis tout immigrant à une épreuve qui consistait à écrire, en n'importe quelle langue européenne, une phrase d'une cinquantaine de mots, sous la dictée d'un fonctionnaire.

Quatre ans plus tard, en 1905, les mots "dans une langue d'Europe" ont été remplacés par "dans n'importe quelle langue", et le changement a eu pour objet de ne pas blesser les Japonais.

D'un autre côté, le gouvernement de l'Australie a consenti à laisser entrer dans le pays, au moyen de passeports, les touristes, les marchands, les étudiants et d'autres classes, le ministre des affaires extérieures de la Confédération australienne prenant sur lui de surveiller le nombre des passeports émis. Ce n'était pas une exclusion, mais une restriction efficace.

On peut en dire autant de la Nouvelle-Zélande et du Sud-Africain. Je soutiens, monsieur l'Orateur, que la Chambre commettrait une grande erreur en adoptant une ligne de conduite qu'après examen et reflexion nulle partie de l'Europe n'a suivie jusqu'à ce jour. Souffrez que je dise que j'approuve entièrement le motif qui inspire et le but que poursuit l'auteur du projet de résolution. Si celui-ci doit servir le dessin que nourrit l'honorable député, il est de toute importance qu'il soit adopté à l'unanimité des voix. Selon moi, nous ne favoriserions pas la cause de la restriction de l'immigration orientale, par une divergence d'opinion au sujet du projet de résolution qui doit s'appliquer dans le présent cas.

Si mon honorable ami veut bien remplacer le mot "exclusion" par les mots "restriction efficace", je m'engage au nom du ministère à agréer son projet de résolution; mais, au cas où il refuserait, je serais d'avis que les raisons que j'ai énumérées sont assez graves pour donner raison au Gouvernement d'accepter la proposition dans ses termes actuels.

Je tiens à adresser une supplique à mon très honorable ami qui occupe un siège de l'autre côté de cette salle. Lorsqu'il se trouvait à la place que j'ai maintenant le privilège d'occuper, il me disait que dans ces matières de politique étrangère et dans les grandes questions internationales, la Chambre agirait sagement en se mettant

au-dessus des considérations de parti, et en n'examinant les mesures qui lui sont soumises qu'au point de vue de l'intérêt du pays; autrement dit, en considérant ce qui est pour le plus grand bien du Canada, de l'Empire et des engagements internationaux que nous voudrions faire entrer en ligne de compte. C'est la prière que je lui adresse ce soir. Je demande à la Chambre de s'élever au-dessus des considérations politiques, et à ses membres d'envisager la question à la lumière de la responsabilité qui nous incombe comme citoyens de notre pays, et aussi envers toutes les parties de l'empire britannique, comme au point de vue de nos obligations à l'égard des autres pays du globe.

Adoptons donc un projet de résolution que toute la Chambre pourra agréer d'une commune voix et ne cherchons pas à faire prévaloir une proposition que l'autre partie contractante pourrait mal interpréter.

Il est deux manières de trancher ces grands problèmes internationaux. On peut vouloir les régler par la loi, en décrétant un texte qui, en toute probabilité sera inefficace et ne servira qu'à provoquer de l'antagonisme, à éveiller des rancunes, à faire naître des malentendus chez les autres. On peut aussi les régler par des négociations entre les gouvernements des divers pays intéressés, dans un sentiment de bon vouloir et d'amitié pour la réalisation d'un grand dessein. Je soutiens que nous nous occupons d'une affaire qui ne doit être résolue qu'à ce dernier point de vue.

Aujourd'hui plus que jamais, nous devons nous efforcer de cultiver les bons sentiments à notre égard et de supprimer tout ce qui est de nature à créer du ressentiment entre les nations de la terre. Des conférences ont eu lieu dans le dessein d'établir une Société des nations, de faire disparaître la possibilité de conflits futurs, de faire régner la paix entre des divers pays du globe. Ce soir, la Chambre des communes a la chance de favoriser ce nouveau sentiment de bon vouloir parmi les nations. D'un autre côté, elle peut le contrecarrer et créer un autre problème international d'une extrême gravité. Au point où en sont les choses, nous sommes aujourd'hui en mesure de nous représenter comme ayant un grief contre les Orientaux parce qu'ils viennent au Canada en trop grand nombre. Etablissons une loi d'exclusion, adoptons un projet de résolution qui, aux yeux des Orientaux, équivaudra à leur fermer nos portes, et aussitôt ce seront eux qui auront à se plaindre de nous.

[L'hon. Mackenzie King.]

Monsieur l'Orateur, j'affirme que, de cette manière, nous ne contribuerons pas à démêler la situation, et je supplie les députés de la gauche de ne pas gêner le ministère dans ses tentatives de résoudre ce grand problème, mais de lui prêter leur entier et cordial concours pour mettre cette question au-dessus des considérations politiques dans une sphère qui tendra à favoriser le bon vouloir et la concorde entre les nations, et qui, d'un autre côté, permettra de trouver une heureuse solution du problème auquel se rattache la proposition de mon honorable ami.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le projet de résolution déposé par l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie) est ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que l'immigration des Orientaux et leur multiplication rapide chez nous constituent une menace sérieuse au point de vue des conditions de vie, surtout sur la côte du Pacifique, et de l'avenir du pays en général, et que le gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer l'exclusion à l'avenir des immigrants orientaux de cette catégorie.

Si j'ai lu la résolution c'est pour faire sentir que la portée en est plutôt restreinte qu'excessive. Elle vise à l'exclusion des immigrants appartenant à une certaine catégorie, à la restriction de l'immigration. Ce mot "immigration" a une acception bien connue, un sens qui lui est donné par la loi. Il ne comprendrait pas beaucoup de ceux dont vient de parler le premier ministre comme étant de la catégorie à laquelle, dans l'intérêt commun, et surtout au point de vue international, il ne faudrait pas interdire l'entrée du pays. Le projet de résolution amène sur le tapis la question de la restriction et l'oppose à celle de l'exclusion; la Chambre aura donc à décider entre les deux. A mon avis, le souci de l'intérêt de parti doit être étranger à toute discussion portant sur un sujet tel que celui-ci.

Suivant en cela l'exemple de ses prédécesseurs, le gouvernement dont j'étais le chef s'en est tenu à la politique de restriction—à l'égard de l'immigration japonaise, bien entendu. D'un autre côté, dans l'évolution de notre nation, nous sommes rendus à un point où il nous faut dire si nous empêcherons toujours les Orientaux d'élire domicile au Canada. A nous de prendre une décision. En adoptant un projet de résolution en faveur d'une restriction efficace, nous approuverions précisément le projet qu'on nous recommande. Nous adoptons une résolution qui nous empêcherait d'aller

plus loin, à l'aide des moyens que le ministère pourra trouver et de mettre fin à l'immigration des gens venus des pays d'Orient.

Je sais que cette démarche est grave; si elle ne l'avait pas été, nous l'aurions entreprise il y a des années. Que la Chambre déclare qu'il s'est passé dans l'intervalle assez d'événements pour nous convaincre qu'il nous faut, pour notre propre protection, prendre cette mesure; mais elle doit le dire non pas en termes blessants pour un pays, mais avec fermeté et résolution. Je me propose d'examiner brièvement si nous sommes rendus à cette étape, et de faire connaître mon sentiment dans des termes qui seront clairs, je l'espère, mais qui n'offenseront personne et aussi avec beaucoup de concision. En discutant cette question, il est oiseux d'affirmer que nous devons prendre le plus grand soin afin de ne pas nous servir de paroles injustes qui choqueraient les susceptibilités d'une nation ou d'un peuple de la terre.

Le projet de résolution se rattache aux rapports entre l'empire britannique et deux grandes nations, la Chine et le Japon. Il y a une raison spéciale qui devrait nous engager à être prudents afin que les bonnes relations présentes puissent se continuer. Au sujet de la Chine, c'est que nous avons pris part aux récentes conférences sur le désarmement et aux décisions qui avaient en vue de réhabiliter ce pays et de le remettre au premier rang. Le Canada a joué un rôle de première importance dans cette entreprise. Nos rapports avec la Chine ont toujours été amicaux; nous espérons qu'il en sera toujours ainsi.

Quant au Japon, il existe probablement une raison plus puissante; ce n'est point qu'il soit plus fort, mais à cause de l'intimité entre l'empire dont nous faisons partie et celui du Japon, intimité qui a été plus grande qu'entre l'Empire et la Chine. En jetant les yeux sur les deux ou trois dernières périodes décennales, nous constatons que, historiquement parlant, nous avons été les alliés du Japon. Nous avons été ses alliés aux termes du traité anglo-japonais jusqu'à l'hiver que nous venons de traverser, et sous la protection de cette alliance nous avons fait cause commune dans la plus grande guerre dont l'histoire fasse mention. A l'ombre de cette alliance, le Japon est demeuré fidèle à ses engagements, et il a splendidement aidé notre empire et tous les Alliés dans la mêlée. Le Japon a surtout participé à ces mesures de défense qui concernent plus immédiatement notre propre sécurité en tant que Dominion. Le Japon a été fidèle et il a tenu bon sous tous les fardeaux de l'alliance anglo-japonaise; du moins principalement en ce qui concerne notre pays.

Je n'ai pas à me plaindre de la façon dont le Japon s'est conduit à l'égard de l'engagement d'honneur que vous avez conclu vous-même, monsieur l'Orateur, aux jours éloignés de 1907. Je n'ai pas encore entendu dire qu'il existait une raison de se plaindre de la fidélité avec laquelle le Japon a observé ce traité.

Je crois avec le premier ministre que le Japon a été fidèle aux engagements qu'il a pris avec nous. Nous devons donc prendre garde que nos paroles soient telles que nous n'ayons pas lieu de nous formaliser si la diète du Japon tenait le même langage, et que nous ne prenions pas de décision que condamneraient les citoyens du pays si la diète du Japon adoptait une conduite analogue. Quels sont les faits? Nous avons, depuis 1886, je crois, une certaine immigration du Japon mais une autre considérable de la Chine. J'ai les statistiques devant moi jusqu'en 1905. Durant cette époque, je vois que le nombre des immigrants chinois en notre pays a été de 42,085, et celui des japonais de 20,883. On prétend que nous avons aujourd'hui, dans nos provinces, bien que les rapports du recensement ne l'établissent peut-être pas, environ 20,000 Japonais dont 15,000 habiteraient la Colombie-Anglaise. Ce chiffre est relativement assez modéré en proportion de la population. En Californie, on dit qu'il y a 100,000 Japonais, et, dans les autres états de la république américaine, environ 50,000, ce qui fait un total de 150,000 sur une population d'à peu près 108,000,000. Le nombre des Japonais établis aux Etats-Unis, ne serait donc pas alarmant non plus, proportionnellement à la population entière.

Cependant, nous savons, nous ne pouvons nous empêcher de le constater, que, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, le nombre des Japonais, vu leur occupation, leur mode d'existence, leurs habitudes, doit nous inspirer des craintes, ce nombre ne faisant qu'augmenter. On ne peut aller en Colombie-Anglaise, même pour un bref séjour, ou dans les régions éloignées de l'Alberta, sans en revenir convaincu du pessimisme qui règne parmi toute la population de la province des Montagnes, en présence de l'activité envahissante des Japonais et des Chinois dans cette province. La même situation existe dans les états du Sud. Les arguments avancés cet après-midi en ont expliqué les raisons. Il m'est inutile de les répéter maintenant. Ils sont basés sur le fait que les Chinois et les Japonais sont

habitués depuis des générations, depuis des siècles, à un mode de vie très inférieur ou, si l'on préfère, fort différent du nôtre, tellement qu'il n'y a pas de concurrence possible dans le domaine industriel entre eux et nous. Ces arguments sont fondés également sur cette vérité que leur tempérament, leurs habitudes, leur nature même rendent impossible leur assimilation avec nos concitoyens. Il ne saurait y avoir de rapprochement quand, par la force même des choses, la question du mariage est absolument étrangère à la question. Le mariage n'est pas permis entre les Japonais et les Chinois d'une part, et les blancs de l'autre, non pas en vertu d'aucune loi spéciale, mais parce que les siècles ont prouvé que cette habitude n'a jamais existé et qu'elle ne peut s'implanter. Alors, cette coutume faisant défaut, il ne peut y avoir d'assimilation et nous devons nous rendre compte de la situation. Si j'en juge par les statistiques que j'ai devant moi, les naissances des Japonais, dans notre propre province, sont dans une proportion telle, qu'avant plusieurs années, elles égaleront celles des blancs. Dans combien de temps, personne ne peut le prédire exactement, mais, quand on songe que, en 1910, la proportion des naissances des blancs et des Japonais était de 252 contre 1, et que l'on constate que, l'an dernier, cette proportion n'était pas de 252 contre 1, mais de 17 contre 1, on n'exagère pas en prédisant que le temps n'est pas éloigné où les naissances seront en proportions égales.

Cette crainte est partagée par le pays du Sud. Le même état de choses existe làbas, et les inquiétudes qui se font sentir dans les états de l'Ouest sont aussi vives que dans notre propre province. En conséquence, bien que nous, qui habitons les provinces les plus à l'ouest et au centre du Canada, ne soyons pas aussi enclins à envisager le péril avec des craintes aussi prononcées que nos concitoyens de la Colombie-Anglaise, cependant, nous savons que, quels que soient les sentiments des habitants de cette province si aucun d'eux va vivre un mois, six mois, un an, dans les provinces des côtes du Pacifique, il en reviendra avec la même opinion que le reste de la population de cette province. Maintenant, comme il est de fait notoire que ces races ont aussi rapidement progressé sous l'empire des circonstances, des lois, des traditions et des conventions qui nous régissent depuis tout ce temps-là, il n'est certainement pas illogique d'en conclure que ces lois, cette province, ces traditions et ces conventions n'ont pas suffi à faire face à la situation.

[Le très hon. M. Meighen.]

Ne pouvons-nous rien autre que de décréter l'exclusion des immigrants? Par immigrants, bien entendu, nous voulons dire ceux qui viennent au pays, pour y demeurer en permanence, pour s'y créer un foyer. N'y a-t-il rien que nous puissions faire, sans aller jusqu'à l'exclusion de cette classe? Je ne le crois vraiment pas. Il s'agit donc de nous demander quels dangers il y aurait à pousser les choses jusqu'à ce point. Qu'y aurait-il de blessant, de mal à agir ainsi? Je ne crois pas qu'aucune nation puisse s'offenser d'une loi qui exclut ses nationaux, d'un autre pays. Le premier ministre a peut-être lu quelques rapports de conférences auxquelles je n'étais pas présent, mais je ne me souviens pas que cette question se soit posée, ou que l'on ait représenté de quelque manière que ce soit, aux conférences auxquelles j'étais présent, que les autres pays s'offensaient de l'emploi de ce mot. Je me souviens certainement d'une résolution inscrite dans un document qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, et qui a été adoptée lors d'une conférence à laquelle j'ai assisté, l'été dernier, résolution déclarant très clairement que le contrôle absolu, sans réserve, de l'immigration appartenait à chaque dominion de l'Empire, même l'exclusion d'habitants d'un autre dominion ou des Indes, et je ne vois pas que l'on puisse proposer de résolution plus rigoureuse, ni exprimer une opinion plus énergiquement. L'on a dit que le mot exclusion est un terme inusité. Le premier ministre a quelque peu exagéré en parlant ainsi. Il y a vraiment de l'exagération à dire qu'il n'y a pas eu de loi d'adoptée dans d'autres pays excluant de leur frontières les gens de certaine race ou de diverses catégories de races. Cela s'est fait très souvent. C'est une des lois actuelles des Etats-Unis à l'égard de la Chine. Nous ne discutons pas ce point.

L'hon. MACKENZIE KING: Est-ce la loi en ce qui concerne le Japon?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. On exclut réellement les Chinois des Etats-Unis. L'Australie les exclut réellement. Il peut en être de même ici, sans que nous nous servions du mot exclusion.

L'hon. MACKENZIE KING: Cet arrangement est identique au nôtre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Concernant le Japon?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que mon honorable ami parlait de l'Aus-

tralie. Je ne dirai pas à la Chambre ce que permet l'entente avec le Canada, car j'ai toujours eu l'impression que ces chiffres ne devaient pas être rendus publics, mais les Etats-Unis ont eu quelqu'entente de ce genre. J'ignore quels sont leurs chiffres. Cependant, l'Australie a l'exclusion effective, et je crois, la Nouvelle-Zélande aussi. L'exclusion peut exister effectivement, sans que le mot "exclusion" paraisse dans les statuts.

L'hon. MACKENZIE KING: Lorsque mon honorable ami parle d'exclusion effective, veut-il dire que l'on ne permet à personne d'entrer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, non.

L'hon. MACKENZIE KING: S'il ne veut pas dire cela, s'il veut dire "restriction effective", nous sommes d'accord.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mes paroles n'ont qu'une signification, et j'ai cru m'expliquer clairement. Je veux dire l'exclusion des immigrants aux termes de la loi, et la résolution n'a pas d'autre objet —que l'exclusion des immigrants, non pas celle des étudiants. Les étudiants sont exceptés aux termes de notre définition; les étudiants sont généralement exceptés; les touristes et le clergé sont exceptés. Six ou sept catégories sont exceptées, aux termes de la loi, si je me souviens bien; et tant que l'on se conforme à l'esprit de la loi, c'est-à-dire, tant que l'on maintient les restrictions qui visent seulement ceux qui viennent demeurer au pays, rien, dans la rédaction de cette résolution, n'empêche que ces exceptions ne soient modifiées.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami ne voit-il pas dans l'emploi d'un tel mot, dans un document de l'Etat, si je puis ainsi dire, ou dans une résolution, un danger très grave dans ces négociations internationales? L'emploi du mot "exclusion", ne peut-il, même dans cette résolution, signifier lorsque le câblogramme parviendra au Japon demain, que le Parlement canadien à adopté une résolution tendant à l'exclusion des Japonais? C'est ce danger précisément que le Gouvernement cherche à éviter.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne serait pas justifié de câbler autre chose que la teneur du projet de résolution adopté. Je prétends que nous devrions pouvoir dire, sans offense, que le moment est arrivé d'exclure effectivement cette catégorie de gens qui viennent pour résider en Canada. C'est tout ce que nous voulons dire. Raisonnons. J'ai dit tout d'abord que les Etats-Unis avaient réellement exclu les Chinois.

Mais l'honorable député s'écrie: Oh! oui, mais la Chine n'est pas une Puissance de premier rang." Devons-nous modifier notre opinion d'après la puissance militaire de la nation que notre opinion vise? Je ne crois pas que le Japon attende cela de nous; à mon avis, la Chine ne sera pas flattée d'apprendre que c'est pour cette raison qu'on exclut ses nationaux. Depuis des années les Etats-Unis ont interdit aux Chinois l'entrée de leur territoire. J'ignore si le Canada a déjà pris la même attitude, mais j'incline à croire qu'il l'a fait. Je cite ce passage d'un discours que sir Wilfrid Laurier prononça, dans la Chambre des communes, le 2 avril 1913. Il débattait alors une motion de sir Robert Borden demandant qu'un projet de loi tendant à ratifier, au nom du Canada, le traité d'immigration et de commerce conclu entre le Japon et la Grande-Bretagne, fût lu la 2e fois. Sir Wilfrid appuya la ratification, dans les termes suivants:

> Le Canada n'a pas hésité, il y a quelques années, à exclure les Chinois du pays, au moyen d'une loi, mais lorsqu'il s'est agi de faire une loi hostile semblable à l'égard des Japonais, le gouvernement précédent. . .
>
> C'est-à-dire, son propre gouvernement.
>
> . . . n'a pas voulu aller jusque-là, pour la simple raison que le Japon était notre allié, et que nous ne voulions pas lui faire cet affront.

Ainsi donc, nous avons autrefois exclu les Chinois,—nous n'avons pas maintenu en entier l'exclusion, puisque subséquemment on établit une politique de restriction au moyen de la capitation. Il y a une restriction effective, bien qu'on n'emploie pas ces mots, dans la loi australienne concernant les Chinois et les Japonais. On peut en dire autant de la loi en vigueur, dans la Nouvelle-Zélande. Les Etats-Unis ont également aujourd'hui une loi d'exclusion réelle des Chinois. Comment un pays pourrait-il se formaliser de cela? Nous ne demandons l'exclusion d'un étranger que si son pays d'origine ne nous applique pas le traitement que cet étranger réclame de nous. Il y a présentement des raisons pour lesquelles les Japonais nous refusent certains avantages que nous accordons ici à leurs nationaux, ce dont je n'ai pas lieu de me plaindre. Cela est conforme à leur système politique. Il peut exister des motifs qui nous portent à refuser certains privilèges aux Japonais du Canada, sans que le Japon tienne pour cela à légiférer contre nous. Cependant nous n'aurions pas lieu de nous formaliser s'ils agissaient ainsi. Nous recommandons, nous réclamons même l'ex-

clusion des Japonais non parce que nous manquons de respect envers l'empire du Japon ou l'empire Chinois, mais parce que, dans l'intérêt de ces deux pays, il faut que nous conservions, au Canada, l'intégrité de la race, tout comme eux-mêmes ont jugé bon de le faire dans leur propre intérêt. Ce n'est pas que nous les tenions pour une race inférieure. Qui peut tenir le Japonais comme étant d'une race inférieure? Les Japonais ont un genre de vie qui diffère du nôtre et que nous nous représentons comme étant inférieur au nôtre; n'empêche qu'au cours des trente dernières années, de tous les pays de l'univers, c'est le Japon qui a progressé le plus rapidement. Ses progrès ont été considérables non seulement dans son organisation militaire, mais encore dans la science, la littérature et les arts nationaux. Aucun autre pays civilisé du globe n'a avancé aussi rapidement que le Japon dans tout ce qui contribue à assurer la grandeur d'un pays. C'est simplement que les Japonais, en tant que peuple, diffèrent de nous à un point tel que les deux races ne s'assimileront pas. Elles ne peuvent travailler ensemble dans l'ordre industriel. C'est donc pour assurer la paix et la concorde entre les deux peuples que nous désirions déclarer franchement aux Japonais: Vous pouvez nous fermer l'entrée de votre pays, si vous le désirez; nous devons empêcher vos nationaux de s'établir en permanence au Canada, et notre amitié sera plus sincère si nous adoptons cette politique.

Supposons que nous prenions cette attitude et que la Chambre adopte cette résolution, le Gouvernement peut, en toute liberté, créer ici, l'état de choses qui est la conséquence de la méthode que l'Australie a adoptée. Mais ce n'est pas là une restriction effective, c'est une exclusion effective. Qu'on modifie cette résolution en employant l'expression "restriction effective", et du coup, le Gouvernement n'est pas autorisé à modifier la loi actuelle, ce qui laisserait simplement les choses en l'état. Si le Gouvernement ne se soucie pas d'agir de cette façon, il peut se servir des moyens employés par d'autres pays, car il y a d'autres moyens d'aboutir à ce résultat. Je me demande pourquoi il est moins offensant de dire au Japon: "Nous ne laisserons vos nationaux entrer au Canada que s'ils peuvent parler français," que de dire: "Nous ne les laisserons pas entrer, et, en toute sincérité, la raison qui nous engage à prendre cette attitude, c'est qu'ils ne s'assimileront pas avec nous." Je préfère prendre la seconde attitude, mais le Gouvernement est libre de tenir la première.

[Le très hon. M. Meighen.]

Tant qu'il y aura exclusion effective d'étrangers venant au Canada, pour s'y établir, dans le sens défini par notre loi, le texte de cette résolution suffira, mais si on peut le modifier de façon à ce qu'il signifie, à mots couverts, l'exclusion, alors je ne m'oppose aucunement à la modification. Mais je ne veux pas accepter une modification qui en réalité n'apporterait aucun changement à la loi actuelle, et qui n'atteindrait pas le but que nous visons réellement, c'est-à-dire l'exclusion; parce que, après l'exclusion, il restera suffisamment de représentants de ces races chez nous pour se multiplier et constituer un problème qui nous embarrassera pendant bien des années à venir.

Nous voulons atteindre le but qui est du moins mentionné. Je sais que c'est l'opinion presque unanime en Colombie-Anglaise et cette opinion se propage très rapidement vers l'Est. Il n'y a pas de doute qu'avant longtemps elle sera aussi prononcée dans l'Alberta qu'elle l'est actuellement en Colombie-Anglaise et, étant donné l'intensité de l'immigration, la même opinion gagnera bientôt les provinces de l'Est. Profitons donc du moment où la difficulté est moins grande; en effet plus on aura d'Asiatiques au Canada, plus le problème se compliquera. Laissez-les se multiplier deux, trois ou quatre fois soit par procréation, immigration ou autres procédés, et lorsqu'on voudra appliquer l'exclusion, on s'apercevra que le problème est devenu infiniment plus difficile qu'il ne l'est aujourd'hui. C'est pourquoi j'estime que nous devons déclarer au Gouvernement que la Chambre veut absolument l'exclusion effective des immigrants de race orientale. Osons le proclamer. Peu m'importe les termes dans lesquels on le dira. La rédaction que propose le premier ministre n'atteindra pas du tout le but visé, et c'est la raison pour laquelle je ne peux pas l'accepter.

Qu'on comprenne bien une fois pour toutes que, personnellement, je suis en faveur de l'exclusion. J'estime qu'il nous la faut. Peu m'importe la forme, mais mon avis est que nous devons en arriver là. Les restrictions ne suffisent pas, ou bien elles doivent être assez absolues pour constituer une véritable exclusion. Voilà l'attitude que j'entends adopter, relativement à cette proposition, et je demande au cabinet de nous aider à trouver une rédaction qui ne laissera dans l'esprit des Canadiens et du peuple japonais aucun doute sur la volonté du Parlement à ce sujet.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté

très attentivement le débat, d'autant plus que, en ma qualité de ministre de l'Immigration, cette question m'intéresse naturellement beaucoup. Elle m'intéresse aussi parce qu'elle réclame une solution dans la province d'où je viens. Je connais, sinon très bien, du moins suffisamment, la situation qui existe dans la province de la Colombie-Anglaise, où le problème est particulièrement grave.

Je n'ai pas l'intention de discuter plus longuement cette question ce soir, car je crois qu'on a dit à peu près tout ce qu'on avait à dire. Je me contenterai d'ajouter qu'il semble y avoir deux ou trois points saillants. Mon très honorable ami (M. Meighen) qui comprend parfaitement sa responsabilité dans un cas de ce genre, a, dans l'attitude qu'il a adoptée, ce soir, dépassé un peu la mesure. Je suis d'accord avec mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens). En réalité, je concours dans presque toutes ses remarques, sauf en ce seul mot de la résolution désignant que tous ceux qui ont parlé ce soir ont demandé, c'est-à-dire que le Gouvernement exclue les Orientaux du Canada. Voilà ce qu'on demande. On admet qu'il y a une cenvention entre le Canada et le Japon qui ne nous paraît pas très claire, et, en même temps, que cet accord a été respecté. Si j'ai bien compris la remarque qui a été faite cet après-midi, presque tous ceux qui ont adressé la parole ont parlé de ce que l'on appelle la convention Lemieux.

L'hon. M. STEVENS: Bien que je ne doute pas des bonnes intentions du ministre je ne voudrais cependant pas qu'il nous plaçât sous un faux jour. Nous ne demandons pas l'exclusion et la continuation ou la confirmation de cet accord. Nous disons que la convention et les méthodes actuelles sont inefficaces et désastreuses et nous demandons qu'on abroge la convention et qu'on y substitue l'exclusion.

L'hon. CH. STEWART: Exactement; j'avais bien compris mon honorable ami. Il y a une convention en vigueur. Je ne discute pas le point de savoir si on s'y est conformé ou non; je ne le sais pas; mais d'après ma courte expérience de la vie publique, j'ai appris plus d'une fois qu'une convention est une chose sacrée et qu'une convention avec le Japon est pour les Canadiens du moins pour ceux d'origine britannique, chose aussi sacrée qu'une convention conclue avec tout autre peuple. C'est une chose dont nous devons tenir compte en discutant une proposition comme celle-ci.

M. CLARK: L'honorable ministre veut-il dire que l'accord conclu avec le Japon doit durer indéfiniment?

L'hon. CH. STEWART: Non, si mon honorable ami veut bien m'en donner l'occasion, je crois pouvoir toucher le point que je désire établir. Je ne conseille rien de ce genre. Je désire tout autant que les honorables députés de la gauche en arriver à satisfaire la population de l'Ouest du pays, parce que je crois être tout aussi intéressé à cette question qu'aucun honorable député de l'autre côté. J'ai dit avoir tout admis ce qui s'est dit sur cette question. Je reconnais la justesse de la description du danger faite par les honorables députés de la gauche, mais nous essayons d'en venir au point où le Gouvernement peut s'occuper effectivement de ce problème. Le premier ministre ne juge pas que vous placiez le Gouvernement dans une bonne posture si vous adoptiez la motion telle qu'elle apparait au Feuilleton. L'honorable député de Vancouver-Centre n'a pas dit que, dans les cas de Natal, de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, on se servait des mots "restriction efficace"; on a démontré qu'on arrivait à l'exclusion presque complète par un examen sur l'instruction. Il y a un instant, un honorable député m'a demandé si nous ne pourrions pas faire un nouvel arrangement avec les pays intéressés dans le but de réduire l'immigration. Or, le premier ministre vient justement de dire qu'il a déjà en vue des démarches dans ce sens mais je ne puis partager l'idée du chef de l'opposition qui suggère qu'avant de commencer les négociations le Parlement déclare par sa résolution vouloir demander l'exclusion. Je tiens à dire à tous les honorables députés qui ont traité ce sujet, que tant que j'occuperai le poste que j'occupe actuellement je ferai tous les efforts possibles pour amener l'état de choses qu'ils appellent de leurs vœux, mais je ne crois pas qu'on y puisse arriver par ce moyen. Je ne crois pas que nous nous y prenions bien si nous commençons les négociations avec de telles propositions.

Mes honorables amis disent que nous avons joué avec cette question. Or, pendant des années j'ai lu des écrits sur ce sujet dans l'Alberta, j'ai aussi lu des discussions qui ont eu lieu à la Chambre et auxquelles les représentants de la Colombie-Anglaise ont pris part, mais on n'a apparemment rien fait. En ce qui me concerne et en ce qui touche mon influence dans le cabinet, je suis prêt à appuyer le premier ministre

pour régler cette question d'une manière satisfaisante. Je comprends parfaitement le danger, et je conçois aussi que c'est une question que nous devons régler. Mais, étant donné qu'on doit commencer des négociations, je ne crois pas que nous devions débuter en déclarant définitivement que nous ne saurions faire d'autre arrangement que celui qui aurait pour base l'exclusion. Je pense que mon très honorable ami le chef de l'opposition ne voudrait pas aborder la question de cette manière s'il la devait négocier. Je ne pense pas non plus que nous en arrivions à une conclusion satisfaisante ni que nous atteignions le but cherché si nous commençons de cette manière.

Avec les meilleures intentions du monde, mes honorables amis ont dit des choses très dures du peuple japonais. J'ignore si elles sont vraies ou non, c'est un point sur lequel je manque de renseignements. Je connais le danger; et je sais parfaitement que je suis prêt et consentant à aller jusqu'au bout en discutant avec eux. Nous avons le droit absolu de dire qui nous devons recevoir au Canada, c'est une question indubitable. Tout ce que je demande, c'est s'il est bon, en vue d'un arrangement déjà en vigueur, de procéder dans les termes de la résolution.

M. LAFLAMME: L'honorable ministre me permettra une question. On semble établir une distinction entre l'exclusion absolue ou rigide d'un côté et l'exclusion efficace de l'autre. Je n'ai pas pu saisir la distinction.

L'hon. CH. STEWART: Je le regrette, mais je n'ai pas compris la question de mon honorable ami.

M. LAFLAMME: J'ai compris que l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) demandait l'exclusion rigide ou absolue et si j'ai bien suivi les observations du très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) celui-ci me semble incliner vers ce qu'il appelle l'exclusion efficace. Je ne vois pas de différence entre les deux; "efficace" d'un côté et "absolue" de l'autre.

L'hon. CH. STEWART: Je n'ai pas fait d'études légales et je ne suis pas à même de saisir ces subtiles distinctions. Tout ce que je sais c'est ceci: nous cherchons tous à atteindre le même but.

J'accepte tout ce que mes honorables ont dit à ce sujet, j'ai beaucoup de sympathie pour l'objet de la résolution, mais si nous voulons toucher le but il nous faut prendre garde aux moyens que nous prendrons. Comme je l'ai dit tout à l'heure, aucun de mes honorables amis n'a pu signaler l'emploi du terme "exclusion absolue" dans le cas de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie ou de Natal, néanmoins ces pays réussissent bien à exclure les immigrants qu'ils ne veulent pas recevoir.

Le Gouvernement a déjà examiné cette question. Ne serait-il pas préférable, dans l'intérêt de tous ceux que cela concerne d'arriver à toucher le but que l'on se propose sans éveiller les susceptibilités japonaises en faisant usage d'un terme qui est de sa nature offensant?

J'ai ici le texte d'une résolution votée par l'assemblée législative de la Colombie, le premier novembre 1921. En voici le texte:

> La Chambre décide qu'une adresse respectueuse sera présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur pour le prier de porter à la connaissance du gouvernement fédéral, par l'entremise de Son Excellence le Gouverneur général du Canada, la demande respectueuse de cette Chambre que le gouvernement fédéral modifie la loi concernant l'immigration, afin d'empêcher, autant que possible, l'immigration des Asiatiques dans la province, conformément au vœu des habitants de la Colombie-Anglaise, que cette province soit réservée aux hommes d'origine européenne, et elle propose que le gouvernement du Dominion se consulte à ce sujet avec le gouvernement provincial.
>
> Décide en outre de prier Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur de vouloir bien envoyer une copie de cette résolution à l'honorable premier ministre l'honorable W. L. Mackenzie King, et à l'honorable M. Crerar.

Je ne veux pas insister davantage. J'aurai peut-être quelque chose à faire dans le règlement de cette question, et j'y apporterai tout ce que je possède de bonne volonté pour obtenir les résultats désirés. On nous y aiderait singulièrement en consentant à la l'élimination du mot "exclusion" dans le texte de la motion. Pour ces motifs je propose:

> Que le mot "exclusion" contenu dans la 5e ligne du projet de résolution soit rayé et remplacé par les mots "restriction efficace".

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, ainsi que le premier ministre, je ferai une simple observation. Dans la loi de 1910 figure ce passage:

> (c) Prohiber pendant une période de temps déterminée ou d'une manière permanente le débarquement en Canada, ou le débarquement à certain port d'entrée désigné en Canada, d'émigrants de toute race jugée impropre au climat ou aux besoins du Canada, ou d'immigrants d'une catégorie, d'une occupation ou d'un caractère particulier.

Le texte porte qu'on pourra refuser l'admission aux émigrants de n'importe quelle

race, et l'on se sert du verbe "prohiber". Je proposerais que ce dernier terme, puisque le mot "exclusion" paraît devoir comporter un sens prorogatif, soit employé de préférence. De même, à la suite du mot "immigration" on pourrait ajouter "dans un but de résidence permanente".

L'hon. S. F. TOLMIE: La question orientale est venue souvent sur le tapis dans cette Assemblée, mais en aucune circonstance elle n'a soulevé un pareil intérêt. Longtemps elle est restée à l'état de problème intéressant la Colombie-Anglaise, seule; mais depuis que les Asiatiques se sont répandus sur tout le territoire canadien, nous constatons qu'elle est devenue un véritable problème autant pour l'Est que pour l'Ouest, et que nos amis de cette partie du Dominion portent plus d'attention à nos avertissements sur le danger de cette invasion orientale.

Etant né et ayant vécu en Colombie-Anglaise, j'ai eu l'occasion d'observer le développement qu'a pris l'immigration asiatique. Je me souviens encore de la création du premier magasin chinois à Victoria. En ce temps-là, l'emplacement de la ville de Vancouver était en forêt.

J'ai vu les Chinois s'adonner de plus en plus à l'agriculture. Je les ai vus s'emparer graduellement de l'industrie maraîchère. J'ai connu d'excellents jardiniers venus d'Angleterre pour faire de la culture maraîchère, mais ils n'y purent réussir, d'abord, parce que les Chinois consentaient à faire des journées plus longues et à travailler le dimanche; deuxièment, parce que le jardinier chinois avait la préférence auprès du cuisinier de sa nationalité.

Je les ai vus s'emparer également du commerce des fruits à baies. Dans les premiers temps, ils étaient reçus à bras ouverts en certaines parties des régions horticoles. Les horticulteurs furent enchantés de les accueillir, dans la perspective de se procurer une main-d'œuvre bon marché, mais ils s'aperçurent bientôt que leurs anciens employés étaient devenus leurs concurrents. Le Chinois et le Japonais s'introduisirent dans ces régions agricoles pour y travailler à gages. Plus tard, ils demandèrent un intérêt dans l'exploitation, puis ils voulurent louer des vergers et enfin les achetèrent. Ils devinrent ainsi des concurrents redoutables pour l'horticulteur de race blanche.

Comme on l'a dit cet après-midi, l'industrie de la pêche est elle-même en grande partie passée entre les mains des Japonais. On a montré que sur le littoral du Pacifique les Japonais dirigent pas moins de soixante exploitations forestières. Il y a à peine quelques semaines, des Japonais étaient en négociations pour acheter une des coupes de bois les plus étendues de la Colombie-Anglaise.

Il n'y a guère de navire qui quite la côte du Pacifique sans emporter des milliers de dollars expédiés par ces Orientaux à leur pays; donc, celui qui dépense son argent chez un Oriental contribue à l'érection d'un foyer à Canton ou Yokohama ou en quelque autre endroit de l'Orient aux dépens du pays où l'argent a été gagné.

En même temps que le Chinois, nous est arrivé l'opium, suivie de la démoralisation habituelle de la race blanche. Les Orientaux font un trafic considérable des narcotiques; leur arrivée n'a donc pas contribué à élever le moral du peuple canadien. Les Japonais, trouvons-nous, sont beaucoup plus agressifs que les Chinois, et vous avez probablement constaté le progrès énorme que les Orientaux ont fait ces dix ou vingt dernières années, comparativement aux années précédentes. Ce fait peut s'attribuer à ce qu'ils ont plus d'argent qu'autrefois, et, ce capital en mains, la voie du progrès leur est ouverte plus largement.

L'on a clairement prouvé cet après-midi que nous ne pourrions nous assimiler ces gens. Ils ne constituent donc pas la classe d'immigrants que nous devrions admettre dans ce pays qui est essentiellement le pays de la race blanche. On nous a fait connaître la situation en Californie et dans les îles Hawaï. Devons-nous laisser faire jusqu'à ce que nous en soyons arivés là, ou allons-nous agir et nous protéger contre cette incursion asiatique? Nous avons une très grande responsabilité, la responsabilité de la protection des générations blanches à venir. Il s'agit tout simplement de ceci: Ou nous devons empêcher l'entrée de ces Orientaux, ou nous devons descendre à leur niveau et leur faire concurrence. Les mœurs et l'éducation se sont grandement améliorées, ces dernières années dans le pays. Mais, quoique cette amélioration soit à désirer et qu'elle doive être encouragée, nous y trouverons un grand obstacle dans la présence au pays de tous ces Asiatiques. Pourquoi s'effrayer du mot exclusion? Ce mot a été inséré ici tout simplement parce que les anciennes restrictions ne restreignent pas suffisamment. Elles n'ont donné aucun bon résultat, et nous qui vivons depuis longtemps dans le voisinage de ces Orientaux, dans la Colombie-Anglaise, nous trouvons que les méthodes employées jusqu'ici n'ont pas été efficaces, c'est pourquoi nous voulons adopter des mesures plus rigoureuses à l'avenir.

Je ne crois pas que l'exclusion de ces quelques immigrants qui viennent de pays où les populations se chiffrent dans les centaines de millions puissent nuire sérieusement au commerce, surtout si nous tenons compte des restrictions que ces pays nous imposent. Je crois que si nous pouvons vendre notre matière première à des prix satisfaisants, les Chinois et les Japonais l'achèteront, que nous admettions leurs immigrants ou non, en Canada.

Je me rends très bien compte aussi qu'à cause des relations du gouvernement britannique avec le Japon, c'est une question très délicate pour nous que d'adopter une loi de cette nature en Parlement. Tout de même, je crois que lorsqu'il s'agit du bien-être d'un de ces importants dominions, le gouvernement britannique s'en occupera plus que de ses relations avec un de ces pays asiatiques.

L'hon. T. A. CRERAR: Monsieur l'Orateur, je n'ai certes pas l'intention de retenir la Chambre trop longtemps à cette heure tardive. Mais, il est évident que cette question est de toute importance, car nous la discutons depuis trois heures, cet après-midi, et je doute que nous puissions y trouver d'autres arguments.

J'abonde dans le sens de quelques honorables amis qui nous ont dit que la question d'immigration, particulièrement dans un nouveau pays aussi progressiste que le Canada, est de la plus grande importance. En pourvoyant à l'immigration dans ce pays, et en posant les assises de la future nation canadienne, nous nous sommes assurés dans le passé qu'elle ne se compose que d'Européens. Il est vrai que les immigrants qui se sont établis au pays sont de nationalités différentes; il est vrai que ceux que nous avons accueillis en Canada, diffèrent de langage, de religion, et de mœurs; néanmoins, ces Européens, qui sont venus en Canada, sont de ceux sur qui nous pouvons compter, qui, nous en avons la conviction, s'uniront au peuple canadien pour former avec lui une race canadienne distincte. J'approuve l'attitude adoptée par mes honorables amis de la Colombie-Anglaise.

Loin de moi l'idée de dénigrer les Japonais ou les Chinois; ce sont deux grands peuples. Nous avons conscience toutefois et nous nous rendons compte, qu'au point de vue ethnique, ces Orientaux accusent de profondes divergences avec nous et qu'il est inutile d'espérer de nous les assimiler complètement. De suite le problème se pose: De quelle façon allons-nous régler la question? Nous avons appris cet après-midi,—surtout de la bouche des représentants de la Colombie-Anglaise, qui sont au fait de la situation qu'ils ont décrite et qui parlent, j'en suis convaincu, en pleine connaissance de cause—qu'au point de vue économique, l'étranger originaire des pays asiatiques que vise la présente résolution, supplante et supplantera toujours les gens de la race blanche ou caucasienne dans le domaine économique. Cependant, cet aspect en lui-même n'est pas le plus grave à mes yeux; il ne constitue pas une objection aussi sérieuse que celle à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure—le fait que ces gens, avec les années, ne s'assimileront jamais au reste de la population du pays au point de vue ethnique. Pour moi, le fait de proférer cette assertion ne constitue nullement une insulte à l'adresse des Japonais ou des Chinois. Ces deux peuples diffèrent absolument des races européennes. Ce sont de grands peuples. Dans le domaine de la science, des arts et de la littérature, je l'admets sans la moindre hésitation, les Japonais sont pour le moins les égaux sinon les supérieurs des peuples de l'Europe. Je fais donc cette observation sans la moindre arrière-pensée de donner à entendre que les Japonais sont les inférieurs des peuples de race blanche. Je base mes observations sur des principes plus larges et plus généreux que celui-là.

J'en arrive donc à la question de savoir de quelle façon il faut résoudre le problème en discussion et je me vois dans la nécessité de révoquer en doute le raisonnement que mon très honorable ami le chef de l'opposition a fait valoir à l'appui de la présente résolution. Elle est ainsi conçue:

> Que la Chambre est d'avis que l'immigration des Orientaux et leur multiplication rapide chez-nous constitue une menace sérieuse au point de vue des conditions de vie, surtout sur la côte du Pacifique, et de l'avenir du pays en général, et que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour assurer l'exclusion, à l'avenir, des immigrants orientaux de cette catégorie.

L'argumentation de mon très honorable ami, si j'ai bien compris, c'est que la résolution doit être couchée dans ce langage précis, sans quoi elle ne serait plus assez significative pour obliger le Gouvernement à modifier le programme actuellement en vigueur. Je diffère d'opinion avec lui sous ce rapport. J'ai l'intention d'appuyer l'amendement qu'a proposé mon honorable ami d'Argenteuil (M. Stewart) et voici pour quelle raison: Nous devons dans les affaires internationales—et il s'agit ici d'une question internationale—nous garder scrupuleusement de porter ombrage à la fierté nationale d'une grande puissance avec laquelle nous entretenons des rela-

tions amicales. Voilà à mes yeux une raison de tout premier ordre. Le Japon, en somme, a été l'allié de l'Angleterre en ces dernières années; il le serait peut-être encore aujourd'hui, n'eût été la conférence de Washington et la modification de la situation internationale que cette réunion a déterminée. Cependant, même aujourd'hui, le Canada a apposé sa signature avec celle du Japon au bas des traités, qui ont été négociés à Washington l'automne dernier et que le Parlement sera prochainement appelé à ratifier. Il est également de notoriété publique que le Canada, de concert avec le Japon et la Chine, a signé le traité de paix qui fut conclu à Versailles en 1919 et que les trois pays sont représentés dans la société des Nations sur un pied d'égalité. Ces diverses circonstances exigent donc que le Parlement canadien observe la plus grande discrétion possible dans le règlement de cette question.

Le texte de la présente résolution prête à l'objection suivante: Quelles que soient les opinions exprimées par les honorables députés qui ont pris part au débat, si le Parlement adopte la résolution telle quelle, la nouvelle sera publiée par les journaux du Canada et des Etats-Unis et elle sera transmise au Japon par câblogramme montrant que le Parlement canadien a adopté une loi excluant les Japonais du pays. Presonne ne voudrait interpréter autrement une pareille attitude de la part du Parlement du Canada. Or, si j'ai bien saisi le sens des arguments que mes honorables amis de la Colombie-Anglaise ont fait valoir cet après-midi, ils ne demandent pas au Gouvernement d'aller aussi loin que cela. Ils sont d'avis en effet que l'on doit continuer à admettre sur le sol canadien, les étudiants, les touristes et les marchands qui viennent passer quelque temps au Canada pour les fins de leur commerce.

L'amendement que propose le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) devrait être adopté, je le déclare en toute sincérité et dans l'unique but d'aider au triomphe de la cause que mes honorables amis de la Colombie-Anglaise ont tant à cœur. Je leur conseille donc d'accepter l'amendement du ministre de l'Intérieur. Que signifie cet amendement? Il veut dire en premier lieu que l'opinion du Parlement canadien est unanime sur cette question; or, si vous lisez le texte de l'amendement du ministre de l'Intérieur, vous devez en conclure ceci: Il constitue un avis solennel de la part du Parlement canadien que le Gouvernement modifiera son programme sous ce rapport ou plutôt qu'il donnera force de loi au principe sur lequel s'appuie la présente résolution.

La déclaration du premier ministre me fait présumer que telle est l'intention du Gouvernement. Je n'hésite pas à dire que, d'après moi, c'est la politique que le Gouvernement devrait suivre. Loin de vouloir exclure les sujets des pays orientaux qui désireraient venir ici pour des fins de commerce, ou comme touristes ou pour puiser aux sources d'instruction que le Canada possède, nous serons plutôt heureux de les accueillir. Le grand espoir de l'avenir réside plutôt dans la propagation des meilleurs moyens d'instruction et l'échange, entre ces gens-là et nous, de tout ce qu'il y a de bon dans nos méthodes respectives. Or, c'est en adoptant l'amendement proposé par le ministre de l'Intérieur, que nous réaliserons cette fin. Grâce à cette disposition le Gouvernement pourrait fort bien, par des procédés amicaux, parvenir à mettre le Canada presque dans la même situation que celle où se trouvent aujourd'hui le Sud-Africain, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Tout cela peut se faire sans qu'il intervienne, de la part de ce Parlement, une déclaration publique susceptible de froisser les susceptibilités d'un peuple fier, ce que ne veulent certainement pas ni les députés de la Colombie-Anglaise ni les autres. D'après moi, les députés de la Colombie-Anglaise feraient bien de souscrire à la proposition d'amendement présentée par le ministère, ils aideraient ainsi à la cause qu'ils ont à cœur de voir triompher. S'ils agissent ainsi et que le Gouvernement ait l'occasion de mettre sa proposition en pratique, la Chambre pourra demander compte à celui-ci de sa conduite dans le cas où il n'aura pas cherché en toute sincérité à donner effet aux sentiments exprimés par ceux des membres de la députation qui auront traité cette importante question.

M. WOODSWORTH: Il est certaines choses qu'il faudrait dire au sujet de cette question.

Une VOIX: A cette heure de la nuit?

M. WOODSWORTH: Oui, à cette heure de la nuit. On a beaucoup parlé du respect des règles qui doivent présider à la vie au Canada, et surtout de la nécessité de ne pas diminuer le respect de ces règles en ce qui concerne la main-d'œuvre. J'admets que, dans les circonstances actuelles, étant donné le chômage dont nous souffrons, il est essentiel de restreindre l'immigration. C'est là un expédient temporaire, je tiens à le dire,

mais incapable par conséquent, de résoudre le grand problème qui s'impose. On a beaucoup parlé des Orientaux qui immigrent dans ce pays et nous livrent une concurrence acharnée. Cependant, qui les a amenés ici? Il y a des années que les ouvriers demandent que l'on prenne les moyens de prévenir une concurrence injuste. Les grandes corporations se sont appliquées à importer des coolies de la Chine et du Japon. Pourquoi? Pour la simple raison que cette main-d'œuvre coûtait moins cher et pouvait être plus facilement dirigée. C'est ce qu'elles ont fait. Depuis des années, certaines grandes corporations de la côte du Pacifique se livrent à cette pratique, comme nous avons pu le constater. D'abord, le Pacifique-Canadien a importé des Orientaux qu'il a employés à la construction des quais, puis à toutes sortes d'autres travaux. D'autres corporations en ont importé parce qu'ils coûtaient moins cher et étaient plus faciles à conduire. Certains d'entre eux ont amassé un peu d'argent et commencent maintenant à se livrer au commerce. C'est la première fois, depuis tant d'années, que nous entendons certains hommes d'affaires, l'association des marchands de détail et certains financiers demander à grands cris que l'on cherche un moyen de réduire ces Orientaux qui nous battent à notre propre jeu. Il est à propos de jeter un regard sur le passé et de reconnaître que l'immigration des Orientaux vers ce pays dépend des grandes corporations et des grandes associations financières. Je soutiens qu'en dépit de lois d'exclusion adoptées à l'heure qu'ils est nous ne commençons même pas à résoudre le problème. Pourquoi? Tout simplement parce que nous avons inauguré le système de faire faire du travail à bon marché de l'autre côté du Pacifique où nous pouvons maintenant nous rendre facilement, grâce à nos moyens de transport, à nos lignes de steamers et ainsi de suite. Pendant que j'étais employé sur les quais de Vancouver il y a deux ou trois ans, j'ai manutentionné une cargaison de tabac en feuilles qui était venue des Etats du Sud par le Grand-Nord et était envoyée en Chine. Je ne saurais dire si c'est exactement la même compagnie à laquelle cette cargaison était consignée, qui l'a ensuite renvoyée, mais je sais bien qu'il est revenu une cargaison de cigares et de cigarettes. Si certaines grandes compagnies ne peuvent faire faire du travail à bon marché, ici, elles vont le faire faire là-bas.

Il n'y a qu'un an à peu près que les revues financières nous apprenaient que quelques-unes des grandes aciéries s'apercevaient que de l'acier fabriqué en Chine pouvait être vendu à San-Francisco à meilleur marché que l'acier de Pittsburg et que, dorénavant, on ferait venir les plaques d'acier de l'Orient, au lieu d'en fabriquer en Amérique. Tant que nous tolérerons la concurrence qui existe aujourd'hui, nous ne trouverons pas la solution de nos problèmes, en déclarant que nous ne voulons pas de main-d'œuvre mal rétribuée de ce côté-ci de l'Ocean. Nous l'aurons de l'autre côté.

On a tenu bien des propos qui révèlent des préjugés nationaux et qui constituent des appels à la bigoterie nationale. Je tiens à affirmer que la civilisation en Chine et au Japon n'est pas "païenne", comme nous la désignons parfois, et qu'elle n'est pas d'un caractère inférieur. Nous devons nous rappeler que nous sommes en présence d'un plus gros problème qu'on ne l'a donné à entendre. Il a fallu à la race blanche des milliers d'années, d'abord, pour parcourir l'Europe en de lentes étapes, puis, pour franchir l'Atlantique, et ce n'est qu'au cours du dernier siècle qu'elle a traversé l'Amérique. Nous nous trouvons aujourd'hui en face d'un problème mondial. L'Ouest a rencontré l'Est. Nous avons parcouru le cercle et de nos jours l'Occident tourne les yeux vers l'Orient.

Je ne pense pas un seul instant que les 800 millions d'Orientaux songent à venir ici et faire irruption sur nos bords. Le tableau a été chargé. Le Japon n'a pas, que je sache, un grand désir de prendre le Canada pour champ d'exploitation; je reconnais, cependant, que nous sommes en présence d'un grave problème national et international. Cela étant, il est d'autant plus nécessaire que nous ne fassions rien pour nous aliéner aucune de ces nations orientales, que nous reconnaissions l'importance de la question et que nous nous y prenions de manière à nous attirer leur bon vouloir, comme le premier ministre l'a fort bien dit. Quelqu'un a émis l'idée que notre instruction est bien supérieure, ici, et que ces gens-là sont des illettrés. En ce qui a trait aux Chinois, je tiens à dire qu'à Vancouver, leurs enfants, après avoir passé la journée à l'école, se rendent à leurs propres écoles, comme font les Juifs à Winnipeg et à Montréal, afin d'avancer leur instruction.

Ainsi que quelqu'un l'a reconnu en cette enceinte, l'un de nos ennuis provient de ce qu'un grand nombre de ces gens-là sont plus habiles que nous, et à moins que nous ne veillions à notre système d'instruction, nous serons surpassés en ce pays, ou nous succomberons sous la concurrence étran-

gère. Il y a quelques années, j'ai été tenu de me renseigner sur l'état de l'instruction publique dans les provinces de l'Ouest. Parmi les groupes nombreux de nos immigrants, j'ai constaté que le tiers des enfants ne fréquentait aucune école. Si je me rappelle bien les chiffres—et j'ai été au courant de la question de l'instruction au Japon—96 p. 100 des enfants japonais âgés de six à seize ans vont à l'école. Si nous ne nous occupons pas plus que nous l'avons fait de la population canadienne, voyant que celle-ci n'est pas injustement traitée, nous nous trouverons en présence de ce problème, sans être prêts à le résoudre et nous devons avouer que nous sommes impuissants à soutenir la concurrence.

On a beaucoup commenté la façon dont le nombre des Japonais et des Chinois s'accroît. Depuis deux à trois ans, j'ai eu beaucoup affaire aux bûcherons de la côte du Pacifique. Je puis dire que, sur 20,000 bûcherons dont se compose l'union, me disent des gens qui en connaissent bien les membres 75 p. 100 sont célibataires. Dans les conditions où a lieu l'exploitation forestière les bûcherons ne peuvent pas espérer qu'ils auront un jour des habitations qui leur appartiendront. Je ne crains pas de dire que vous aurez beau décréter toutes les lois d'exclusion que vous voudrez, tant que vous obligerez les blancs à mener une existence qui ne leur permet pas d'avoir femme et enfants, vous ne pourrez pas faire du Canada un grand pays désert tandis que les Asiatiques en seront exclus. Ce sont là des sujets qu'il faut étudier en corrélation avec un débat comme celui-ci.

Quelle est la solution? Une chose ou deux que je désire mentionner. La première serait probablement une restriction temporaire de l'immigration, comme celle qu'on a suggérée. Certes, je crois que le premier ministre prend la bonne attitude lorsqu'il dit que nous avons le droit de surveiller nos portes et de laisser entrer ceux que nous voudrons. Nous avons le droit de prescrire dans quelles conditions aura lieu ce grand essai d'édifier une nation. Il me semble, toutefois, que nous placerions le problème sur un terrain plus sûr, en décidant de fixer en ce pays le genre de vie le plus humble qui sera permis. Pourquoi des jeunes filles pénètrent-elles dans des restaurants chinois, comme on nous le disait aujourd'hui? Uniquement parce qu'elles y sont forcées, ne pouvant pas obtenir des salaires convenables. Pourquoi les Japonaises travaillent-elles de longues heures? Je les ai vues à l'ouvrage dans les fabriques de conserves de Steveston.

Qui est-ce qui les emploie? Ce sont les grandes compagnies de blancs qui refusent de payer des salaires qui garderaient les nôtres sur les lieux. Voilà le hic, c'est une chose qu'il faut dire. Nous agirions peut-être plus sagement si nous déclarions que c'est un crime pour un particulier ou une compagnie de donner à un homme ou une femme un salaire de famine. Comme le disait Paul Kellogg, il y a des années, dans ses études sur l'immigration orientale aux Etats-Unis, si nous fixons un mode d'existence minimum, nous opposerions à l'immigration la barrière la plus efficace.

On dit que ces Orientaux peuvent mieux se tirer d'affaire parce qu'ils sont unis. Qu'il me soit permis de dire qu'ils ont de puissantes unions parmi eux. Bien que les ouvriers se soient opposés pendant des années avec acharnement à l'immigration des Asiatiques, quelques syndicats ouvriers —peu nombreux, je l'avoue,—commencent à comprendre la nécessité d'organiser les Orientaux qui se trouvent déjà au pays. Des députés qui ont pris la parole ont déclaré que ces gens-là ont réussi parce qu'ils étaient puissamment organisés. Pourtant, il y a eu et il y a encore, d'un littoral à l'autre, un programme qui tend à écraser les unions qui sont les seules garanties que les ouvriers aient eues jusqu'à présent.

Je pourrais vous conduire sur la côte du Pacifique, où j'ai demeuré des années durant et où je demeure encore, pour vous faire voir comment en ces derniers temps, dans les mines, les travailleurs se sont efforcés de fermer l'accès aux Orientaux. C'est avec la plus grande difficulté qu'ils y ont réussi. En vérité, il y a en Colombie-Anglaise, des mines où les Orientaux, en dépit de tout ce que les ouvriers ont pu faire, travaillent non seulement au grand air, mais aussi dans les puits souterrains. Je pourrais vous conduire parmi les bûcherons. Je sais que les Japonais ont accaparé le long de la côte l'industrie des billes à bardeaux, et pourquoi? Pour la même raison qui les fait consentir à travailler de longues heures et dans des conditions qu'un blanc ne tolérerait pas. Ainsi que me disait un jour un gros patron: "Pourquoi acceptons-nous ces Orientaux? Nous avons besoin d'eux parce qu'ils travaillent à meilleur marché et qu'ils sont beaucoup plus aisés à conduire." Il pensait pouvoir s'arranger avec les particuliers, les mettre au travail plus longtemps et à un travail moins agréable, et leur faire faire toute sorte de choses. Voilà pourquoi ce soir, même à l'heure qu'il est, je n'ai pas pu laiser échapper l'occasion que m'offrait le présent débat, sans déclarer que

nous ne résoudrions pas ce problème à moins d'un effort déterminé pour fixer un type minimum de mode d'existence pour notre population.

On néglige parfois de se rendre compte à quel point le monde est soumis à l'uniformité des conditions. Pour ma part, je soutiens que nous ne pouvons pas entretenir cette idée d'exclusion formelle d'une race tout en espérant qu'elle va fournir la solution d'aucun de nos problèmes. De nos jours, les choses sont trop les mêmes dans le monde entier pour que cela puisse être. Le Japon, on se le rappelle, a vécu dans l'isolement pendant des années et, à cause de cela, il était dans le marasme; on se rappelle aussi qu'il s'est écoulé des siècles depuis que la Chine a voulu s'entourer d'une muraille et tenir à l'écart les autres nations; et la Chine a piétiné sur place pendant des siècles. Notre châtiment serait le même si nous pouvions nous tenir isolés du reste de la terre. J'affirme que cela est impossible de nos jours. Nous trafiquons dans tous les coins de l'univers. Des articles nous viennent d'Orient comme de toutes les autres parties du globe, et pour préserver nos intérêts commerciaux et financiers, je ne vois pas comment nous pourrions adopter un rigide programme d'exclusion à l'égard de ceux qui viennent ici. D'aucuns disent que ce pays devrait appartenir aux blancs. Que faut-il penser aujourd'hui du Sud-Africain ou de l'Inde? Nous réclamons le droit de pénétration et de domination dans l'Inde, et pourtant, nous refusons, d'un autre côté, d'admettre au Canada les Hindous en groupes tant soit peu considérables.

Je ne demande pas qu'on leur permette d'entrer au pays, mais il nous faut tenir compte des problèmes internationaux plus importants. Me sera-t-il permis de lire quelques paroles concernant notre attitude assez arrogante, paroles que j'emprunte à un récent ouvrage de Stoddard ayant pour titre *The Rising Tide of Colour*? Les voici:

> J'ai démontré que les races blanches réunies constituent l'élément le plus nombreux de l'espèce humaine, près du tiers de tous les êtres humains étant des blancs. J'ai aussi démontré que les blancs, au point de vue de la race, occupent les deux cinquièmes de tout le territoire habitable de la terre, tandis que près des neuf dixièmes de cette étendue sont sous la domination politique des blancs. L'histoire n'offre pas d'exemple d'une situation semblable. Jamais auparavant une race n'a acquis une telle prépondérance quant au nombre et au pouvoir.

A l'heure qu'il est, je ne désire pas prolonger la discussion; mais nous règlerions sagement la question si nous comprenions ces questions internationales plus importante qui se sont imposées à nous surtout depuis la guerre mondiale, et si nous admettions qu'il nous est impossible de régler celle-ci en particulier, d'une façon négative en quelque sorte, par une simple exclusion rigoureuse, sans avoir égard à ces problèmes internationaux de plus haute importance qui nous entourent de toutes parts. Quand même nous exclurions les Orientaux, nous ne réussirions pas par là à maintenir ce mode de vie qui, apparemment, a été le principal but du proposeur de cette résolution.

M. NEILL: Le chef de l'exécutif peut-il nous assurer que, selon lui, les mots "restriction effective" dans l'amendement, garantissent une restriction au moins égale à celle qui est en vigueur, aujourd'hui, en Australie, en vertu de sa loi d'immigration?

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai à l'idée absolument le même objet que celui du pays dont parle mon honorable ami lorsqu'il a adopté sa loi, je veux dire une restriction qui sera effective. Si la langue anglaise a aucun sens, l'expression "restriction effective" se rapproche autant que possible de ce que je puis trouver pour décrire ce que l'on avait en vue lorsque l'on a voulu obtenir une restriction réelle. Je ne puis imaginer de mots pour exprimer l'idée d'exclusion autres que ceux de "restriction effective".

L'hon. M. MANION: L'expression "restriction effective" ne pourrait-elle être interprétée diversement par celui-ci ou celui-là?

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne pense pas qu'il puisse y avoir de doute sur l'intention du Gouvernement dans l'esprit d'aucun de ceux qui suivent le débat après ce que j'ai dit, ce soir, ainsi que le ministre de l'Intérieur. Je crois que nos mots, nos phrases et les expressions dont nous nous sommes servis doivent être parfaitement clairs.

M. CLARK: L'honorable député laisse-t-il entendre que la restriction actuelle n'est pas effective?

L'hon. MACKENZIE KING: Certainement. Je pense que la restriction actuelle n'est pas effective; le Gouvernement s'efforce de la rendre telle. C'est ce que nous désirons.

L'hon. M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, je veux simplement que mon attitude soit bien définie au sujet de l'amendement.

Une VOIX: Assez de discours.

L'hon. M. STEVENS: Ce que je fais là, c'est par courtoisie pour le ministère. J'ai autant le droit de parler que l'honorable député qui vient de m'interrompre.

L'hon. W. S. FIELDING: L'honorable député a droit de se faire entendre sur l'amendement.

L'hon. M. STEVENS: Je ne puis appuyer l'amendement. Si le temps me le permettait, j'aimerais à faire valoir certains arguments, mais je m'en abstiendrai. Si je m'exprime franchement, j'espère que le cabinet et le premier ministre ne se méprendront pas sur mes motifs.

Je crois parler au nom d'une grande partie de la Colombie-Anglaise, au moins, en disant que nous sentons que c'est de cette façon que nos demandes ont été vues par le reste du pays. Je ne veux pas paraître faire de distinction, mais il en est une, parce que ceux qui ont pris la parole contre ou pour la résolution se sont efforcés de démontrer que cette question est particulière à la Colombie-Anglaise.

Nous sommes d'avis que nous ferions simplement ce qui a été fait dans le passé, en mettant la question de côté. Mon honorable ami le ministre (l'hon. M. Stewart) m'à justifié, je crois de prendre cette artitude, lorsqu'il a dit qu'il s'opposait au mot "exclusion" parce qu'il indiquerait notre position avant de commencer les négociations. Mais quelles négociations y aura-t-il? Nous sommes opposés à de nouveaux pourparlers concernant le nombre d'immigrants qui seront admis au pays; nous voulons mettre fin à l'immigration orientale. Nous refusons de discuter, comme dans le passé, sur un nombre limité d'immigrants, et, si j'en avais le temps, je crois que je pourrais convaincre mon honorable ami et les autres membres de la droite que, quelques soient les intentions du gouvernement japonais d'observer cet engagement particulier, en fait l'engagement n'a pas été observé. Je ne dis pas que les particuliers qui ont manqué à l'engagement qui sont venus ici malgré lui, l'ont fait à l'instigation du gouvernement japonais, mais que le Canada, a souffert par suite de la violation de cet engagement.

Pour cette raison, j'ajouterai que, quant à moi, je ne puis appuyer le Gouvernement. Nous avons proposé de changer le mot "prohibition"; nous sommes prêts à offrir une autre rédaction à l'exécutif, mais le premier ministre ne semble pas disposé à accepter cette offre.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. STEVENS: Le mot "prohibition" fait rire certains députés, mais il est employé dans la loi d'immigration. Ainsi, le "Gouverneur en conseil peut, par proclamation ou par décret", ainsi de suite, "prohiber l'entrée", ainsi de suite, le mot y est employé une demi-douzaine de fois.

L'hon. CH. STEWART: Vous le trouverez dans un arrêté du conseil concernant toute l'immigration en Canada, pratiquement, sauf l'immigration d'une nation avec laquelle vous avez une entente. L'interprétation de mon honorable ami n'a pas tout à fait le sens de mes paroles. Tout ce que je demande c'est que vous n'y inséreriez rien de blessant pour le Japon tant que cette entente est en vigueur. Je crois qu'il suffit de dire que le Gouvernement négocie actuellement avec le Japon ce même projet que mentionne la résolution.

L'hon. MACKENZIE KING: Je veux que mes honorables amis de l'opposition officielle connaissent parfaitement l'attitude du Gouvernement sur cette question. S'ils désirent sincèrement l'exclusion de l'immigration orientale, ils n'insisteront pas sur une résolution qui inclut ce mot.

L'hon. M. STEVENS: Nous avons proposé d'y substituer le mot "prohibition" que nous trouvons dans la loi concernant l'immigration.

L'hon. MACKENZIE KING: Je crois que nous avons eu assez de prohibition.

Un DEPUTE: La prohibition n'est pas très efficace dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. MACKENZIE KING: Je pourrais faire remarquer à mon honorable ami qu'en novembre dernier, la législature de la Colombie-Anglaise a adopté une résolution sur cette même question, sans employer le mot "exclusion". On l'a éliminé exprès. Ils ont employé la phrase "restriction autant que possible". J'y suis tout disposé. Je ne vois aucun motif pour que nous soyons obligés de faire plus que la législature de la Colombie-Anglaise elle-même ne nous a demandé, dans une lettre adressée à mon très honorable ami d'en face.

Afin que mes honorables amis se rendent compte des conséquences possibles de l'adoption d'une résolution comme celle qui nous est proposée, qu'ils me permettent de leur demander ce que nous penserions, en Canada, si nous lisions demain matin que le Japon avait voté une résolution tendant à exclure les Canadiens de l'entrée au Japon.

Un DEPUTE: Exclusion d'immigrants?

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami demande "l'exclusion des immigrants"? Il sait tout aussi bien que moi que chez les nombreux lecteurs de la presse canadienne l'on ne fait pas cette distinction soigneuse dans l'emploi des mots que font les avocats, et si, ce soir, le parlement japonais adoptait une résolution aux termes de la résolution dont la Chambre est saisie en ce moment, les Canadiens croiraient, en lisant les dépêches télégraphiques, demain, dans les journaux, que les Japonais veulent exclure les Canadiens du Japon. L'on aurait la même impression au Japon demain, si nous adoptions une résolution ainsi rédigée. Nous ne pourrions créer un problème plus sérieux pour l'empire britannique tout entier. Je prie donc mes honorables amis de l'opposition non seulement de faire leur devoir de Canadiens, mais aussi bien leur devoir de citoyen britannique, en contribuant à maintenir l'attitude que l'empire a tenu à adopter dans ses relations avec les peuples orientaux.

Mon très honorable ami, le leader de l'opposition était présent à la conférence des premiers ministre, en Angleterre, l'an dernier, et je puis le référer aux délibérations de cette conférence à laquelle l'immigration orientale a été discutée, et alors que l'on a soigneusement évité d'employer le mot "exclusion" en abordant les questions de cette nature. J'ai eu soin, avant de parler à ce sujet, de lire les délibérations de la conférence de Paris, et j'ai vu que maintes et maintes fois la discussion est revenue sur cette question du mot "exclusion", à savoir, si on devait l'employer ou non, et cette conférence composée des nations du monde, décida qu'il ne serait pas à propos d'employer ce mot dans aucune résolution à adopter. Allons-nous créer en Parlement un problème international qui affecterait non seulement l'empire britannique, mais les autres pays aussi, dans le simple but de permettre à nos honorables amis de l'opposition de signaler le mot "exclusion" lorsqu'ils se présenteront devant leurs mandataires, dans la Colombie-Anglaise? Soyons honnêtes.

L'hon. M. STEVENS: Je désire soulever une question de privilège, monsieur l'Orateur. Mon honorable ami est tout à fait injuste.

Quelques DEPUTES: Non, il ne l'est pas.

L'hon. M. STEVENS: Je parle sur une question de privilège. J'ai pris l'initiative de convoquer les représentants de la Colombie-Anglaise, et nous avons présenté cette résolution à la Chambre sans le moindre esprit de parti.

En cherchant à interpréter notre attitude dans ce sens mon honorable ami se montre très injuste.

L'hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, je ne veux commettre d'injustice à l'endroit de personne, mais je tiens à ce que la Chambre et le pays sachent exactement ce qui est arrivé. Il y a quelques jours, j'ai parlé à l'honorable député qui a proposé cette résolution (M. McQuarrie) des conséquences internationales sérieuses que comportent le mot "exclusion", et je lui ai dit que nous accepterions volontiers sa résolution, s'il la couchait dans les termes que pourraient accepter les différents pays qui forment l'empire britannique. Il y a une couple de jours, il est venu me dire qu'il regrettait qu'on ne pût prendre cette attitude, vu que les députés de la Colombie-Anglaise attachaient une telle importance au mot "exclusion".

L'hon. M. STEVENS: Notre attitude n'avait aucune signification politique; la réunion comprenait les partisans de mon honorable ami, ceux de l'honorable chef du parti agraire (M. Crerar)—toute la députation de la Colombie-Anglaise composée de sept députés et dont sept qui siégent ici et six avec les deux autres partis.

L'hon. MACKENZIE KING: J'accepte l'interprétation de mon honorable ami, savoir que la résolution n'avait pas de caractère politique. Je lui fais appel maintenant au point de vue national plutôt qu'au point de vue régional. J'ai demandé, il y a quelques jours à nos amis de l'Ouest de tenir compte des intérêts de tout le Dominion à propos d'un projet dont la Chambre était saisie. Je fais appel maintenant aux honorables députés qui se trouvent directement en face de moi, au nom de l'intérêt général du pays et comme partie de l'empire britannique, et je leur demande de ne pas insister sur une résolution dont l'adoption ne manquera certainement pas de créer des embarras non seulement à notre propre pays, mais encore à toutes les parties de l'empire britannique. Pleinement conscient de la responsabilité qui m'incombe, qu'on me permette d'ajouter et de bien faire comprendre ceci: si ce Gouvernement essayait demain, d'imposer une restriction efficace à l'immigration du Japon et se présentait aux Japonais avec une résolution demandant à ce Parlement de décréter l'exclusion des Japonais, et que le gouvernement du Japon refusât de négo-

cier avec nous, quelle serait notre situation? Où l'honorable député s'adresserait-il? Sur qui pourrait-il compter, quand il s'agirait de mettre en vigueur une résolution de cette nature? Comment pouvons-nous la faire passer dans la pratique?

L'hon. M. STEVENS: N'avons-nous pas d'autorité?

L'hon. MACKENZIE KING: Quel pouvoir avons-nous pour faire adopter une loi qui est offensante pour un autre pays, dans ses termes mêmes, et qui n'aura pas les résultats désirés?

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami veut-il faire entendre que nous n'avons ni le pouvoir ni le droit d'adopter la moindre loi concernant l'exclusion complète ou partielle de tout immigrant qui veut débarquer au Canada, s'il vient d'une partie quelconque du globe, qu'il nous plait de désigner?

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai dit clairement que chaque pays devrait avoir le droit de déterminer qui fera partie de sa propre population.

L'hon. M. STEVENS: Dans ce cas, pourquoi négocier à Tokio.

L'hon. MACKENZIE KING: Il n'y a pas de négociations avec Tokio.

L'hon. M. STEVENS: C'est ce que mon honorable ami laisse entendre.

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai laissé entendre rien de semblable, et mon honorable ami le sait parfaitement bien. Il peut chercher à m'attribuer un motif et une attitude absolument à tort. Mais je tiens à bien lui exposer l'attitude du cabinet. Celui-ci veut obtenir une restriction efficace de cette immigration orientale d'une façon qui profite à toutes les parties du Dominion canadien. Nous croyons que nous ne pouvons le faire, si la Chambre adopte une résolution contenant le mot "exclusion". Nous estimons que cela nous est possible, en recourant à des pourparlers, en cherchant à promouvoir la bonne entente entre les différents pays et en faisant taire tout sentiment hostile. C'est pour cette raison et pour cette unique raison qu'on a proposé l'amendement.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): J'estime que le premier ministre s'est servi d'expressions beaucoup plus fortes que les circonstances ne l'exigeaient. Ce monsieur a exagéré au sujet de l'attitude qu'aucun autre pays prendrait ou à propos de ce qui va se produire, si nous faisons ceci, ou si nous faisons cela. J'ignore moi-même comment il sait tout cela; j'ajoute que je ne crois pas qu'il le sache. Nous avons soumis cette résolution—plutôt elle a été présentée par un honorable député qui occupe un siège de ce côté-ci de la Chambre, et appuyé par un honorable député qui siège à gauche—dans le désir d'obtenir une expression de la volonté de ces Parlement sur la véritable question.

On n'a jamais eu l'idée de blesser une nation quelconque; vraiment nous ne savions pas que le mot "exclusion" constituait une offense particulière, mais s'il en était ainsi nous serions prêts à y substituer un autre terme. Qu'avons nous devant nous? D'abord un amendement disant qu'il est du devoir du Canada d'appliquer une politique de restriction efficace. Si cela équivalait à ce que nous voulons faire déclarer par le Parlement, nous serions satisfaits; mais, "restriction efficace" et "exclusion efficace" sont deux choses différentes. La restriction signifie qu'on laisse entrer certains. . .

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami me permet-il de lui poser une question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. MACKENZIE KING: Mais quelle est la différence entre les expressions "exclusion efficace" et "exclusion"?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y en a pas.

L'hon. MACKENZIE KING: Certainement non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais prétendu qu'il y en avait. Mais l'expression "restriction efficace" veut dire que nous devons adopter une politique qui laisserait entrer au pays d'autres immigrants tout en interdisant l'entrée à certains d'entre eux. Voilà ce que signifie la restriction efficace. . . (*Exclamations.*)

Quels sont ces murmures? Ne me suis-je pas exprimé clairement?

M. DUFF: Ne me regardez pas, je vous en prie. . . (*Exclamations.*)

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Personnellement, je ne veux pas souscrire à une résolution affirmant que c'est la volonté du Parlement d'adopter une politique permettant l'entrée au Canada d'autres immigrants de ce genre. Je n'approuve pas cette ligne de conduite, même si elle est accom-

pagnée d'une restriction efficace. Mon honorable ami dit que nous pouvons très bien appliquer l'exclusion sans employer ce terme. Eh bien, j'ai déjà essayé de me mettre d'accord avec lui sur ce point; je vais essayer de nouveau. Mais je veux qu'il comprenne bien maintenant—et ceci sans le moindre désir d'offenser—que, personnellement, je ne suis pas prêt à approuver une résolution qui implique une politique contraire à celle que je voudrais voir adopter dans l'avenir, même si mes remarques doivent l'aider à adopter une politique différente. Ce n'est pas comme cela qu'on arrive à se tracer une ligne de conduite. Si nous désirons agir d'une façon, disons-le franchement, non pas en des termes offensants, mais en ayant soin de choisir une phraséologie qui ne puisse offenser personne. Je ne vois pas pourquoi nous devons éviter le mot exclusion, mais, si c'est nécessaire, employons un autre terme. Je me suis servi de l'expression "interdiction" et j'ai suggéré qu'après le mot "immigration", de façon qu'il n'y ait pas de malentendu, on ajoute les mots "pour fins d'habitation". Mon honorable ami n'a pas contesté le mérite du terme "interdiction". Je l'adopte tout simplement parce qu'il a déjà été adopté dans la loi de 1910. Or, voici ce que je demande au Gouvernement de bien vouloir examiner, et s'il ne le veut pas, il est inutile d'essayer de se mettre d'accord. Je suggère qu'à la place des mots "obtenir l'exclusion de tous immigrants de ce genre à l'avenir" nous disions "mettre un terme à cette immigration pour fin d'habitation".

Des VOIX: Voulez-vous répéter?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais donner lecture de toute la résolution avec la substitution que je propose. Je ne la présente pas comme un amendement pour l'instant, mais je serais heureux qu'on la présente ainsi, si le Gouvernement l'approuvait:

Que la Chambre est d'avis que l'immigration des aubains orientaux et leur multiplication rapide constituent une menace sérieuse contre les conditions de vie surtout sur la côte du Pacifique et contre l'avenir du pays en général, et que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour mettre un terme à pareille immigration pour fins d'habitation.

L'amendement de l'honorable Charles Stewart étant mis aux voix, est adopté sur la division suivante:

[Le très hon. M. Meighen.]

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Kyte,
Beaubien,	Laflamme,
Béland,	Lafortune,
Binette,	Lanctôt,
Bird,	Lapierre,
Black (Huron),	Lapointe,
Boivin,	Leader,
Boucher,	Léger,
Bourassa,	Logan,
Brown,	Lovett,
Bureau,	Lovie,
Cahill,	Mackinnon,
Caldwell,	Maclean (Halifax),
Campbell,	MacLean (Prince, I.P.-E.),
Cardin,	Macphail,
Carroll,	McConica,
Carruthers,	McCrea,
Chevrier,	McDonald (Timiskaming),
Chisholm,	McGiverin,
Clifford,	McIsaac,
Copp,	McKay,
Crerar,	McKenzie,
d'Anjou,	McMurray,
Davies,	McTaggart,
Delisle,	Marcil (Bonaventure),
Demers,	Marcile (Bagot),
Denis (Saint-Denis),	Mercier,
Desaulniers,	Michaud,
Deslauriers,	Millar,
Desrochers,	Milne,
Duff,	Mitchell,
Elliott (Dundas),	Morrison,
Elliott (Waterloo),	Motherwell,
Ethier,	Murdock,
Fafard,	Ouimet,
Findlay,	Papineau,
Fontaine,	Parent,
Forke,	Pelletier,
Forrester,	Pritchard,
Fortier,	Putnam,
Fournier,	Rankin,
Gardiner,	Raymond,
Gauvreau,	Reed,
Gendron,	Rinfret,
Good,	Robinson,
Gordon,	Ross (Simcoe),
Gouin (sir Lomer),	Sales,
Gould,	Savard,
Graham,	Sexsmith,
Halbert,	Shaw,
Hammell,	Sinclair (Queens, I.P.-E.),
Hodgins,	Speakman,
Hoey,	Spencer,
Hudson,	Steedsman,
Hughes,	Stewart (Argenteuil),
Hunt,	Stewart (Humboldt),
Irvine,	Thurston,
Jelliff,	Tobin,
Johnson (Moosejaw),	Trahan,
Johnston (Last-Mountain),	Turgeon,
Kennedy (Edmonton),	Walsh,
Kennedy (Essex),	Ward,
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),	Woods,
King (Huron),	Woodsworth—130.
King (Kootenay),	
King, Mackenzie (York),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Anderson,	MacKelvie,
Black (Yukon),	McBride,
Boys,	McKillop,

Chaplin,	McQuarrie,
Charters,	Manion,
Church,	Maybee,
Clark,	Meighen,
Dickie,	Neill,
Garland (Carleton),	Ross (Kingston),
Grimmer,	Senn,
Guthrie,	Simpson,
Harris,	Spence,
Hubbs,	Stansell,
Humphrey,	Stevens,
Kellner,	Stewart (Leeds),
Ladner,	Stork,
Lewis,	Tolmie,
Lucas,	White—36.

ONT PAIRE

Pour l'amendeemnt	Contre l'amendement
Macdonald (Pictou).	Ryckman.

(La séance est levée à une heure et trois quarts, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mardi 9 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN RAPPORT

Par l'hon. M. Graham: Le rapport annuel de la commission de l'air pour l'exercice 1921.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

M. CAHILL propose:

Que les frais et honoraires payés sur le projet de loi (bill n° 22), concernant la Montreal, Joliette and Transcontinental Junction Railway Company, soient remboursés, moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation contenue dans le quatrième rapport du comité des Chemins de fer, Canaux et Télégraphes.

L'hon. H. H. STEVENS: Ne serait-il pas possible de modifier la motion de façon à inclure un autre bill absolument semblable, à savoir le bill concernant la Fraser Valley and Southern Railway Company, qui a été rejeté par le comité? Le bill en question, à mon avis, devrait bénéficier du même privilège; cependant, je ne fais pas partie du comité des chemins de fer et bien que je sois le parrain de ce projet de loi, je n'ai pas le droit de proposer une motion à cet effet devant le comité.

M. l'ORATEUR: Dans ce cas, une recommandation sous forme d'un rapport du comité est nécessaire. Si l'honorable député désire prendre les mesures voulues afin d'obtenir telle recommandation, les honoraires seront remboursés en conformité de la coutume habituellement suivie. A l'heure qu'il est, toutefois, le comité a recommandé simplement que les honoraires soit remboursés dans le cas de la Montreal Joliette and Transcontinental Junction Railway Company. Il s'agit, cela va sans dire, d'une simple formalité.

(La motion est adoptée.)

DÉPÔT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour étudier un certain projet de résolution destiné à modifier la partie XII de la loi de la marine marchande du Canada, concernant les ports et les maîtres de ports.

(La motion est adoptée.)

LES "POTLATCH" INDIENS

M. FINDLAY: Je signalerai à l'attention du Gouvernement une question qui, d'après moi, exige certaines explications. Mercredi, le 3 mai, le ministre de l'Intérieur (M. Stewart), fournissait certains renseignements en réponse à une série de questions inscrites au Feuilleton par le député de Vancouver-Sud (M. Ladner). Voici le texte de la question numéro 6:

Y a-t-il actuellement vingt-trois Indiens en prison pour participation à des potlatch?

A quoi l'honorable ministre répondit:

Non; quatre subissent des peines; le département de la Justice considère la mise en liberté de trois d'entre eux.

Voici le texte d'un télégramme qui m'a été envoyé le 8 mai par un habitant de Vancouver:

En réponse à la question de M. Ladner, M. Stewart a déclaré la semaine dernière que tous les Indiens, à l'exception de quatre avaient été relachés. Ils sont encore tous en prison. Exigez immédiatement une explication sur la parquet de la Chambre.

J'ai absolument confiance en l'honnêteté, la véracité et la prudence de l'auteur de cette dépêche. L'honorable ministre voudra-t-il fournir des explications?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je n'ai guère entendu ce que vient de dire mon honorable ami. Cependant, je crois avoir compris qu'il s'agissait d'une affirmation contenue dans une certaine réponse du ministre de l'Intérieur à l'égard des Indiens. Dans ce cas, je vais m'aboucher avec l'honorable ministre et mon honorable ami, et faire en sorte que celui-ci obtienne une réponse du ministre avant la fin de la présente séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice et Défense.—Exercices annuels, $1,400,000.

M. le PRESIDENT: M. Power a proposé, sous forme d'amendement, que l'item numéro 90 soit réduit de $1,100,000. Cette proposition d'amendement sera-t-elle adoptée?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice): L'auteur de la proposition n'est pas présent, mais il le sera peut-être bientôt. Tout ce qu'il y aurait à faire, je suppose, ce serait de déclarer la proposition d'amendement rejetée ou adoptée, ou d'en présenter une autre. Avant que la Chambre s'occupe de cet item, je tiens à en dire quelques mots. Le ministère désire se conformer aux vœux du Parlement, car c'est le Parlement qui décide en dernier ressort. Après avoir entendu ce qui s'est dit l'autre jour, j'ai eu une autre conférence avec mes fonctionnaires. Ils persistent à soutenir que les prévisions énoncées tout d'abord sont justement celles que la Chambre aurait dû adopter pour répondre convenablement aux exigences de la situation, mais ils m'ont fourni un tableau de réductions projetées, en me représentant que si elles étaient effectuées, la différence suffirait à l'exercice d'une partie proportionnelle de la troupe. L'instruction fournie l'année dernière n'était pas complète mais peu s'en fallait. Je suis informé que si la réduction que je vais suggérer est effectuée, l'artillerie, les corps urbains et peut-être un certain nombre d'unités rurales pourront être exercés cette année. Il ne faut pas oublier qu'un certain nombre des corps urbains sont appelés à camper. Ce qui restera après que la réduction aura été faite sera appliqué comme d'ordinaire à ces exercices, qui dureront neuf jours. La proportion de l'effectif des diverses unités sera moindre, mais mes fonctionnaires assurent que ce ne sera pas fatal à l'instruction ni aux exercices. Je tenais à dire ces quelques mots tout d'abord, parce que si l'on persiste à faire valoir la proposition d'amendement, je vais proposer un sous-amendement. Voici les réductions proposées par les fonctionnaires du ministère: Exercices annuels, $400,000; services des cadets, $100,000; uniformes et articles nécessaires, $21,000; arsenaux fédéraux, $50,000; services du génie et travaux,, $50,000; armes et munitions, terrains, etc., $9,000; solde de l'état-major, $10,000; écoles d'instruction, $50,000; collège militaire royal, $10,000; réduction totale, $700,000. C'est là un retranchement assez radical, si l'on tient compte de la réduction considérable que le budget représentait déjà, comparativement au budget de l'année dernière. Je dois ajouter, toutefois, que, l'année dernière, on s'est abstenu de dépenser environ $1,000,000 du budget de l'année.

Je demande à proposer comme sous-amendement que la somme de $400,000 soit substituée à la somme de $1,100,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'appelle l'attention de monsieur le président sur une question de règlement. C'est le ministre qui a proposé la première motion.

L'hon. M. GRAHAM: Non, c'est le ministre des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce le ministre des Finances qui propose toutes les résolutions pendant l'étude du budget?

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas une résolution qu'il a proposée. Le comité a entrepris la discussion des crédits, lorsque la Chambre a passé à l'ordre du jour.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, dites-vous que le ministre des Finances est l'auteur de toutes les motions tendant à la discussion des subsides? A n'en pas douter, il s'agit d'une résolution soumise par un membre du comité du budget. Quel en est l'auteur?

M. le PRESIDENT: Vu que la résolution spéciale dont le comité est saisi a été proposée par le ministre de la Milice, un autre que lui, à mon avis, doit soumettre le sous-amendement.

L'hon. M. LAPOINTE: Je veux bien le proposer.

M. le PRESIDENT: Le sous-amendement que propose le représentant de Québec-Est porte que "la somme de $1,100,000, que mentionne l'amendement du député de Québec-Sud (M. Power), soit biffée et remplacée par la somme de $700,000. Si je comprends bien, cela représente une diminution de quatre cent mille dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire poser une autre question de règlement. Peut-il y avoir un sous-amendement à une résolution budgétaire?

M. le PRESIDENT: Selon moi, il peut y en avoir un. Le sous-amendement est en discussion.

L'hon. M. MEWBURN: Avant qu'il soit mis aux voix, j'aimerais faire une obser-

vation ou deux. L'autre soir, quand nous avons rendu compte de l'état de nos travaux, nous discutions un crédit de $1,100,000, destiné aux exercices annuels et, dans cette circonstance-là, la Chambre a été témoin d'une scène des plus étranges. Le ministre d'un département, qui avait préparé son budget en consultation avec ses employés spécialistes, et qui l'avait fait examiner par le Conseil privé dont il avait obtenu l'approbation, ayant présenté ce budget à la Chambre et en ayant proposé l'adoption, nous avons assisté au spectacle bizarre d'une attaque livrée contre ce budget par un de ses propres partisans, tandis que l'opposition donnait son appui au ministre. Selon moi, le concours que lui prêtait l'opposition avait sa raison d'être; en effet, aux yeux de la gauche, dont je m'honore de faire partie, c'est un principe, un problème d'importance nationale qui est en jeu, plutôt qu'une simple question politique. Après le beau discours que le ministre de la Milice a prononcé le 25 avril, la dernière fois que ce budget a été soumis à la députation, je regrette beaucoup que celui-ci n'ait pas été adopté tel quel. Je pensais que les paroles du ministre ne sauraient manquer de lui gagner l'assentiment cordial de tous les députés. Je désire autant que tous mes collègues voir l'économie présider à tous les services administratifs; mais, je suis d'avis que, dans celui-ci, nous pourrions faire un pas de trop et opérer un retranchement que nous regretterions tôt ou tard. M'est-il permis de soumettre une idée au ministre? Il est probablement périlleux d'offrir des conseils, surtout à un ministre d'Etat. Etant avocat, j'ai pensé que c'était une erreur de donner des conseils, à moins de recevoir une rétribution préalable, d'abord, et en deuxième lieu, à moins de croire que ces conseils seraient bien accueillis. Néanmoins je courrai le risque de suggérer ceci. J'ai toute confiance que le ministre désire et peut opérer des économies dans les services qu'il dirige. Il y a quelques semaines, il a présenté un projet de loi dans le dessein de réunir le département de la Milice, celui du Service naval et la commission de l'aréonautique. J'ignore ce qu'il fera au sujet des crédits des deux autres départements; cependant, j'ai la certitude que, si le budget que nous étudions avait été adopté, il aurait trouvé, pendant son administration, des moyens de ne pas dépenser intégralement les crédits ouverts, et qu'il aurait pu, l'an prochain, se présenter devant le Parlement et lui prouver qu'il avait économisé de l'argent.

Pourtant je regrette extrêmement de voir que le ministre ait réduit le crédit destiné à l'instruction militaire, et ce, pour le motif que j'ai dévoilé à la Chambre l'autre jour. J'appelle son attention sur un article du budget qui lui permettrait probablement d'effectuer des économies; c'est le crédit d'environ cinq millions et demi de dollars pour l'armée permanente.

Le Canada n'a pas d'armée régulière. Notre troupe permanente, qui existe depuis de longues années, a été établie en vue de l'instruction de la milice canadienne. Cette troupe a été fort critiquée pendant la grande guerre, mais ce fut bien à tort, puisqu'elle a prouvé sa raison d'être. Néanmoins, je considère qu'on pourrait tirer un meilleur parti et que l'on pourrait réduire très sensiblement les dépenses de certains de nos districts militaires.

A l'heure actuelle, le Canada est divisé en districts militaires comme suit: n° 1, London; n° 2, Toronto; n° 3, Kingston; n° 4, Montréal; n° 5, Québec; n° 6, Halifax; n° 7, Nouveau-Brunswick; n° 10, Manitoba; n° 11, Victoria (Colombie-Anglaise); n° 12, Regina, n° 13, Alberta. Il me semble que l'on pourrait réduire de beaucoup les frais d'administration de ces districts. On ne goûtera guère cette idée, je le sais; mais il me semble que le ministre tient par-dessus tout à décider que la milice, si toutefois le pays doit la garder, aura la plus grande valeur possible, une valeur proportionnelle à la dépense dont elle sera l'objet. Or, je crois que l'on réaliserait une grande économie en abolissant le district n° 1, celui de London, pour le rattacher à celui de Toronto. Il faisait autrefois partie de la circonscription militaire de l'Ontario occidental, dont le chef-lieu de commandement était à Toronto.

Je me trompe peut-être, mais j'incline à croire que l'on pourrait aussi obtenir une forte réduction des dépenses du district militaire de Kingston, qui est le n° 3. On pourrait assigner une partie du travail administratif au personnel du quartier général d'Ottawa, laissant à Kingston un officier qui, commandant l'artillerie, veillerait à l'administration du district. Il est évident qu'en certaines parties du district de Québec, n° 5, on ne tient nullement à l'instruction militaire. Je conseillerais donc d'abolir ce district en le rattachant à celui de Montréal.

On fera un accueil assez peu favorable, je le sais, à l'idée d'abolir le district n° 7, qui est celui du Nouveau-Brunswick. Il faisait autrefois partie de celui d'Halifax,

qui avait l'administration des affaires militaires de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et de l'Ile du Prince-Edouard. Je ne vois pas d'inconvénient à revenir à l'ancien état de choses. On pourrait aussi se passer du district n° 12, qui est celui de la Saskatchewan. Ces changements auraient pour effet de réduire beaucoup les frais d'administration des différents districts militaires.

Je conseille fortement de réunir au moins une fois par année les corps de la troupe permanente pour les objets de l'instruction, de les réunir de préférence à l'un des camps les mieux aménagés de l'Amérique du Nord, celui de Petawawa. Ils y recevraient l'instruction pendant deux mois, et l'on pourrait y faire venir dans le cours de l'été les unités du service technique qui, de l'aveu de tous les officiers, ont besoin, elles aussi, de recevoir l'instruction militaire au camp. Par unités techniques, j'entends les mitrailleurs, les signaleurs et le personnel de l'artillerie et du génie. On pourrait les rassembler au camp où elles recevraient l'instruction pendant que la troupe permanente s'y trouverait.

Après la tenue du camp, au lieu de renvoyer la troupe aux différents districts militaires où elle n'a guère d'occasion de s'employer très activement, on devrait—et je prie le ministre de peser avec soin l'avis que j'ouvre ici—on devrait, dis-je, faire en sorte qu'elle continue de rendre d'utiles services dans le domaine de l'instruction, puisque c'est pour cet effet qu'elle a été établie. Afin de dispenser nombre de bataillons urbains de l'obligation de payer de leurs propres deniers des instructions de tout grade, on pourrait très aisément, et sans faire de frais supplémentaires, charger un officier et un sous-officier de la troupe permanente de s'occuper de l'instruction des unités urbaines. L'état de choses auquel je fais ici allusion existe depuis longtemps; on y peut remédier en s'y prenant comme j'ai dit.

Passons maintenant à la question des casernes. En notre pays, il n'existe pour ainsi dire pas de casernes ayant un caractère permanent. D'aucuns diront qu'il n'en est pas besoin, mais je suis d'avis contraire. Aujourd'hui, à proprement parler, Halifax n'a plus de caserne. Celle qui s'y trouvait a été presque complètement détruite par suite de la catastrophe qui y est survenue. En passant, je ferai observer au ministre que tous les immeubles militaires que nous possédons à Halifax ont été cédés à l'Etat par le gouvernement impérial à condition que l'on continuerait de les faire servir aux objets militaires. Le marché, à ce que je comprends, participait de la nature du fidéicommis en ce que l'aliénation de la totalité ou de partie des immeubles ne peut avoir lieu que du consentement du War office qui, advenant une vente, doit encaisser le profit résultant de l'opération. J'ai eu à m'occuper de cette affaire lorsque je dirigeais le ministère de la Milice, et à la suite de la catastrophe d'Halifax, pendant mon séjour en Angleterre, en 1918, je l'ai discutée avec le personnel du War Office afin de savoir s'il ne serait pas possible de changer les conditions du marché.

Vu les services rendus par le Canada durant la guerre, le gouvernement britannique pourrait fort bien nous céder toute la propriété d'Halifax pour en faire ce que nous voudrions, parce que l'on a reconnu qu'il serait inutile de dépenser de l'argent pour reconstruire les fortifications de cette ville. Le War-Office nous a envoyé un officier, le général Jackson, qui a discuté toute la question de la défense d'Halifax et des fortifications de la Colombie-Anglaise, parce que la propriété d'Esquimalt, qui appartient également au gouvernement impérial, se trouvait dans la même situation. Après de nombreux pourparlers, l'idée que j'avais suggérée a été approuvée. Mais, voici où je veux en venir: Le département de la Milice, ou le Gouvernement par l'intermédiaire de ce département, pourrait très bien vendre une grande partie de cet immeuble d'Halifax que le gouvernement impérial a évalué à 5 millions, mais l'argent ne devrait pas retourner au trésor de l'Etat, parce que la propriété a été donnée au Canada pour des fins militaires. Il devrait être affecté à la construction de casernes permanentes à Halifax, Montréal, Toronto, et si c'est nécessaire, à Winnipeg.

Nous avons d'autres propriétés qui appartiennent au ministère de la Milice que l'on pourrait mettre en vente. Nous possédons à Québec des immeubles considérables de la milice qui ne servent nullement aux fins militaires. Il est vrai que nous les louons à un prix nominal; mais pourquoi le département de la Milice ne vendrait-il pas ces propriétés? Les produits de la vente serviraient à construire des casernes permanentes convenables, à loger confortablement la troupe régulière du Canada qui serait la troupe reconnue officielle pour l'instruction militaire et à laquelle nous ferions appel en cas d'émeute. Nous devrions prendre quelque disposition de cette nature, parce que nous nous sommes désistés de nombreux édifices dans lesquels étaient logées les anciennes troupes permanentes.

[L'hon. M. Mewburn.]

A Toronto, nous avons donné à la ville les casernes Stanley, et, à Winnipeg, nous avons cédé les casernes Osborne à la province du Manitoba. Je prétends que si le ministère s'occupait activement de cette question, il se procurerait des fonds suffisants pour loger convenablement notre effectif régulier peu nombreux sans que les contribuables soient obligés de débourser un seul sou.

Je passe maintenant à la question de la diminution des crédits de la milice. J'ai parlé, l'autre jour, des corps urbains. Depuis la guerre, les diverses armes de tout le Canada se sont imposé une tâche gigantesque. Tous reconnaîtront, je crois, que l'on a eu raison de les maintenir avant les hostilités, Durant la grande guerre, notre milice s'est conduite superbement. J'ai déclaré à la Chambre que le premier contingent canadien était composé, si je ne me trompe, de 98 p. 100 des membres de la milice active. Le ministre a déposé un rapport montrant que cette proportion est de plus de 92 p. 100, mais, cet écart peut s'expliquer par l'état des archives. Quoi qu'il en soit, je ne crois guère me tromper en disant que 98 p. 100 des membres du premier contingent étaient des soldats qui avaient appartenu à la milice canadienne, d'une façon ou de l'autre. Il en est de même pour les officiers qui se sont enrôlés sous les drapeaux, non seulement dans le premier contingent mais dans les autres, et qui se sont élevés à des grades supérieurs dans l'armée: ils avaient reçu leur instruction dans la milice des anciens jours.

Monsieur l'Orateur, je suis d'avis que nous ne devrions pas réduire le crédit relatif aux exercices annuels. Comme je l'ai déjà dit, envoyons notre troupe permanente dans les camps; que l'on instruise les corps techniques dans ces camps; que les armes urbaines reçoivent leur instruction dans leurs quartiers respectifs, d'un officier instructeur et d'un sous-officier qui remplirait les fonctions de sergent-major.

Les officiers qui composent les corps urbains, aujourd'hui, et, je pense, la majorité des sous-officiers, qui se sont distingués durant la guerre, bien que dégoûtés de la guerre, se sont enrôlés dans les régiments de villes, l'artillerie, les corps des mitrailleurs et des signaleurs et autres armes afin de faire bénéficier durant un, deux, trois ans, les nouvelles recrues de leur expérience. Comme je l'ai fait observer, l'autre soir, à la Chambre, je ne crois pas qu'il y ait un seul officier, sous-officier, ou soldat, des corps urbains qui garde pour lui un seul sou de la solde qu'il reçoit pour son instruction annuelle aux quartiers locaux. Tout l'argent est remis aux fonds des divers corps.

L'effectif d'un régiment en temps de paix est de 460 hommes environ. Les uniformes et l'équipement supplémentaire sont payés par les fonds du régiment provenant de la solde et non par l'Etat. Si quelqu'un ambitionne une commission, il doit obtenir son brevet à une école d'instruction.

Lorsqu'il a les qualités requises, il obtient sa commission, et il lui faut fournir son uniforme et son équipement militaire, le payer de sa poche, et il n'en coûte rien au Gouvernement. Les divers régiments, les fanfares, les sergents-majors et ainsi de suite, sont payés sur l'argent affecté aux régiments. Je crois donc que l'argent dépens pour l'instruction des unités urbaines à leurs quartiers est de l'argent bien dépensé, en vue de la sécurité publique, en cas de nécessité. L'on sait ce qui se fait de l'autre côté de la frontière. Les Etats-Unis ont une armée en permanence. Il est vrai qu'ils la réduisent, mais, par contre, ils augmentent considérablement ce qu'ils appellent leurs gardes nationales, semblables à notre milice. Tout régiment de gardes nationales est de beaucoup plus nombreux aujourd'hui aux Etats-Unis, qu'il ne l'était avant la guerre. La guerre leur a prouvé leur grande faiblesse, et ils ne veulent plus courir de risque, et j'ose dire que l'on ne lit plus de journal d'aucune partie des Etats-Unis, où l'on ne trouve pas un article disant que la garde locale a été organisée pour le maintien de la loi et de l'ordre. Heureusement, nous n'en sommes pas à ce point dans le pays; néanmoins, nous ne savons pas à quel moment nous pourrions avoir besoin d'hommes qui auront reçu l'instruction militaire, et pour notre propre défense, dans les limites du pays. C'est pourquoi je crois que ce serait une négligence criminelle de la part du Parlement que de réduire notre milice au point où elle ne serait plus d'aucune utilité. Sachons tirer parti du fait que nous avons d'excellents hommes qui ont servi outre-mer à la gloire du Canada, et qui seraient prêts au service, en cas de nécessité. Il vaut certes la peine d'inculquer à nos hommes l'esprit de patriotisme et de camaraderie. J'aimerais que nous renvoyions quelques-unes des prévisions budgétaires à un comité de la Chambre—je ne pense pas qu'on le fasse—et tout particulièrement les prévisions de la milice alors que les fonctionnaires techniques pourraient se présenter devant le comité et justifier les dépenses soumises par le ministre. Nous pourrions aini obtenir les connais-

sances techniques que quelques-uns, parmi nous, ne possèdent pas, à l'heure actuelle. Je désire que nous maintenions un entraînement militaire convenable.

L'hon. M. MURPHY: Mon honorable ami propose que nous fassions des réductions importantes dans le crédit concernant l'effectif permanent, plutôt que de réduire les crédits présentement en discussion. Il a mentionné les districts 1, 3, 5, 7, et 12. Pourrait-il nous dire ce que ces réductions représenteraient en argent?

L'hon. M. MEWBURN: Je crains fort de ne pouvoir dire quelle serait la réduction en argent, mais si je ne me trompe, dans le district militaire n° 5, il y avait un commandant général, un chef d'état-major général, un officier du service de renseignements de district, un chef du service des signaux, un aide-adjudant général chargé de l'administration, aide-adjudant général en second, et un quartier-maître général, et des départements et services techniques, transports, service de la santé, officier payeur, ainsi de suite. Je prétends que l'on devrait réduire le personnel administratif dans ce district, ce personnel devrait être sous la surveillance du commandant général. Il en est de même à Toronto et à London. Il y a des officiers qui commandent notre force permanente, en garnison, à Québec. Il y a un officier senior en charge de la garnison. Tout ce travail pourrait être effectué par l'officier commandant, dans le district, le quartier général étant à Montréal.

L'hon. M. MURPHY: Vous avez lu la liste d'officiers du district n° 5.

L'hon. M. MEWBURN: Elles sont toutes pareilles.

L'hon. M. MURPHY: J'avais compris que l'honorable député suggérait de faire disparaître le district n° 5, de même que le district n° 1, et probablement un ou deux autres. Mon honorable ami rendrait service au comité si, étant donné sa grande expérience, il voulait nous dire ce que cette économie représenterait en espèces.

L'hon. M. MEWBURN: Je crois que le sous-ministre de mon honorable ami est ici; peut-être pourrait-il nous le dire; je ne pourrais traduire cette réduction en dollars et cents. Je proposerais de fusionner le n° 1 de London avec Toronto. Vous y auriez un officier. Je ne sais quelle réduction le ministre pourrait faire, mais j'ai une confiance absolue en lui, et je crois qu'il pourait prendre ces questions en considération dans sa réorganisation, et réserver tout ce crédit. Il aurait ainsi deux ou trois mois pour l'examiner. Je ne crois pas qu'il puisse nous le dire maintenant, mais peut-être pourrait-il s'en assurer d'ici un an. Je crois sincèrement que la députation a assez confiance au ministre pour croire qu'il fera de son mieux, en sauvegardant les intérêts de la milice. Je crois qu'il pourrait le dire dans un an, mais non pas lorsqu'il est ainsi pris au dépourvu.

[L'hon. M. Mewburn.]

M. WOODS: J'ai écouté avec intérêt la discussion concernant les crédits militaires. Nous croyons, ainsi que l'ont dit mes honorables amis que le peuple est fatigué de la guerre, et nous croyons aussi qu'il est absolument nécessaire de réduire au minimum les dépenses publiques.

Nous croyons qu'il n'est pas de dépenses publiques dont la réduction au minimum serait mieux accueillie d'un bon nombre d'honorables députés et de la population que la compression des dépenses de la milice. Des honorables députés ont fait allusion à des soldats qui donnent leurs services gratuitement ou en retour d'une légère rénumération. C'est un fait d'occurrence fréquente qui accompagne la guerre. Nous savons que les soldats se sont rendus en France et ont combattu dans les tranchées, ont enduré beaucoup de misère et de privations et que beaucoup d'entre eux ont donné leur vie pour le succès de nos armes. Ils ont traversé l'océan, sans qu'on leur eut fourni la moindre rénumération de nature à les engager à agir comme ils l'ont fait. Ils recevaient $1.10 par jour, tandis que des étrangers restés au pays, gagnaient huit, dix et même jusqu'à douze dollars par jour. Par conséquent, la rémunération des officiers et soldats n'entre que pour peu de chose dans cet aspect de la question. A mon point de vue, le Gouvernement pourrait, plus facilement que partout ailleurs, opérer des retranchements dans les crédits relatifs aux exercices annuels, et ce sans diminuer en rien l'efficacité de la milice. Je ne suis guère au courant de ce que sont ces exercices, surtout ceux des dernières années, mais quand j'étais jeune homme, il y a déjà assez longtemps, je prenais part à ces manœuvres en qualité de volontaire, et je sais que les jeunes gens se rendaient en nombre au camp de London. Nous considérions cela comme un congé et un délassement. Nous n'y allions pas pour la solde, mais plutôt pour profiter de quelques jours de plaisir et de congé. A ma connaissance personnelle et dans la localité que j'habite, les jeunes gens qui s'enrôlaient et s'engageaient à

suivre les exercices militaires durant trois années, abandonnaient, pour la plupart, la troupe, à l'expiration de leurs trois années de service. J'ignore s'il en était ainsi partout, mais, dans ma localité, c'était la règle générale et ce fut ce que je fis moi-même. Les manœuvres annuelles duraient alors deux semaines, tandis qu'à présent, si je ne me trompe, ces exercices durent neuf jours de chacune des trois années d'entraînement. D'après ce que j'ai pu constater moi-même, ces exercices n'avaient pas de résultat pratique au point de vue de l'instruction pour le service actif.

Un autre détail que je voudrais mentionner à ce propos, c'est que, indubitablement, on constaterait, s'ils étaient appelés au service régulier, qu'une foule de ces volontaires seraient reconnus, comme physiquement inaptes à servir, car se sont des jeunes gens de bonne apparence qui sont enrôlés avant d'avoir subi l'examen médical. Qu'on me permette de citer un fait à l'appui de mon affirmation. J'ai deux fils qui tous deux semblent également vigoureux et forts et qui apparemment sont aptes à devenir soldats. L'un, qui s'est enrôlé dans le service de l'aviation, a subi son examen et a reçu toute sont instruction; il est fort et en parfait état de santé. L'autre, qui me semblait à moi, son père, également fort, et posséder toutes les qualités physiques du soldat, s'est vu refusé lorsque, désireux de s'enrôler, il subit un examen médical. Celui que l'on avait refusé comme étant physiquement inapte au service aurait fait un volontaire idéal pour suivre les manœuvres annuelles. Je suis donc convaincu qu'on trouverait physiquement inaptes au service actif une foule des jeunes gens qui s'engagèrent à suivre les manœuvres annuelles et que le temps et l'argent dépensés pour leur instruction militaire l'auraient été une pure perte.

M. VIEN: Mon honorable ami ignore-t-il que le règlement actuel relatif au choix de ceux qui suivront un camp d'instruction est absolument le même, quant aux aptitudes, que celui qui régissait le recrutement de l'armée expéditionnaire canadienne?

M. WOODS: Que l'honorable député me le pardonne, mais j'ignorais cela. Je sais cependant qu'il y a des années, quand je me suis enrôlé à titre de volontaire, on ne m'a fait subir aucun examen médical, et il en fut ainsi quant à tous les jeunes gens de la localité que j'habitais.

M. VIEN: Il y a eu un changement depuis lors.

M. WOODS: On nous demandait de nous enrôler à titre de volontaire, et nous étions acceptés, que nous fussions ou non physiquement aptes au service. Du moment que notre apparence était assez bonne, nous étions enrôlés et nous servions nos trois années de volontariat.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'en est plus ainsi maintenant.

M. WOODS: Un autre détail que je voudrais mentionner est celui-ci: au cours de la grande guerre, alors que tout semblait perdu, en 1917, on appela sous les armes les jeunes gens de la classe de 19 à 23. Si l'on avait porté la limite d'âge de cette classe à 35 ans, on aurait peut-être trouvé parmi les nouvelles recrues d'anciens volontaires ayant reçu l'instruction militaire, mais je ne puis croire que beaucoup de jeunes gens de 19 à 23 ans auraient pu entrer dans cette catégorie d'anciens volontaires instruits. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre pour débattre cette question, mais je voudrais appeler l'attention des honorables députés sur cet autre sujet.

Certains députés ont déclaré, l'autre soir, que la suppression des manœuvres annuelles allait étouffer ou tuer l'esprit militaire chez nos jeunes gens. Qu'est-ce qui a plongé notre pays et l'Europe dans cette terrible guerre, une des plus atroces, sinon la plus terrible des guerres des temps modernes? N'était-ce pas ce même esprit militaire qui avait été inculqué aux jeunes Allemands par leur instruction militaire? Cet esprit militaire qui existait en Allemagne eut une telle emprise sur les gens de ce pays qu'ils plongèrent le monde dans la grande guerre européenne.

A mon avis, nous avons besoin de faire de bons, loyaux et honnêtes citoyens, que nous devons élever selon les principes chrétiens au lieu de leur inculquer l'idée de militarisme qui veut qu'on organise de puissantes armées pour combattre son voisin. Si ce crédit devait avoir pour but d'implanter chez nos jeunes gens cet esprit militaire, ce serait suffisant pour que je m'oppose aux manœuvres annuelles. C'est tout ce que j'ai à dire; mais je suis heureux que le ministre ait jugé bon de réduire son budget, surtout en ce qui a trait aux manœuvres annuelles.

M. HOCKEN: L'honorable député de Dufferin (M. Woods) croit-il ou prévoit-il que ces manœuvres annuelles puissent créer chez nous le genre de militarisme qui existait en Allemagne? Croit-il à un pareil danger?

M. WOODS: Les exercices militaires chez nous n'ont jamais atteint les proportions qu'on leur donnait en Allemagne; mais si on les poussait au même point, le résultat serait exactement le même.

M. RINFRET: La dernière fois que le comité a discuté ces crédits, j'ai félicité le ministre d'avoir effectué dans l'ensemble de son budget un réduction de $1,000,000, et je tenais compte en même temps du fait qu'une somme additionnelle de $500,000 était nécessaire, dans une division de son ministère, pour les augmentations de traitements prévues par la loi, lesquelles augmentations n'apparaissaient pas dans les estimations présentées au comité. J'ai fait remarquer que, en fait d'économie dans l'administration, rien ne pouvait être plus agréable au peuple qu'une réduction des dépenses des départements de la Milice et du Service naval. J'ai enfin demandé au Gouvernement d'examiner la possibilité de réduire davantage les estimations qui nous étaient présentées. La même demande avait été formulée par d'autres membres du comité, soit des rangs ministériels, soit des rangs progressistes; mais elle fut violemment combattue par les membres de l'opposition officielle. J'avoue franchement que cette opposition n'a fait qu'affermir mon désir de voir la réduction s'effectuer.

A propos de cette réduction des crédits de la Milice demandée par certains députés libéraux et progressistes, les journaux ont fait des commentaires que je ne peux pas admettre, et puisqu'on a proposé un sous-amendement, on voudra bien me pardonner si je consacre quelques instants à l'analyse de ces critiques.

Il est extraordinaire, monsieur le président, que les journaux qui reprochent au Parlement de manquer d'indépendance soient les premiers à ne pas reconnaître l'indépendance quand elle se manifeste, et prêtent au contraire toujours quelque motif caché à celui d'entre nous qui adopte une attitude indépendante. Le lendemain du jour où cette proposition fut faite, nous avons lu avec surprise dans le "Star" de Montréal qu'une véritable révolution venait d'éclater au pays. Le 26 avril, le journal en question publiait sa chronique parlementaire sous le titre suivant:

"Les radicaux attaquent les défenseurs du Canada au cours du débat sur la milice."

La dépêche rappelait qu'il y a cinq ans, l'armée canadienne avait repris la côte de Messines dans les Flandres, et avait accompli d'autres faits d'armes autour des ports

[M. Hocken.]

da la Manche. Le correspondant établissait un parallèle entre ces glorieux faits d'armes—auxquels nous étions sûrement tous heureux de rendre hommage—et l'attitude prise par certains députés. Le même jour, le journal publiait un article de fond intitulé: Quatre ans ont-ils suffi pour oublier nos morts? Voilà qui est grave et l'article, long de deux colonnes, se terminait ainsi:

Cette démonstration de légèreté et d'ignorance nous fera comprendre qu'il est excessivement dangereux d'envoyer au Parlement des hommes aussi peu au fait des affaires mondiales que ceux qui, dans leur inconscience, ont cru le moment bien choisi pour insulter nos soldats et leur arracher des mains les armes qu'ils portent.

Si j'étais disposé à chercher une réponse à cet article qui accuse certains d'entre nous de légèreté et d'ignorance tout autant qu'il accuse les honorables députés de la gauche qui doivent partager avec nous ces imputations, je n'aurais qu'à prendre l'édition du même journal publiée le lendemain même, le 27 avril, et où l'on trouve un article de rédaction intitulé "Nous avons eu une guerre". En lisant ce titre, je me figurerais, je l'avoue, qu'on allait me servir à peu près un colonne de commentaines semblables à ceux qui avaient été publiés la veille, mais il n'en était rien. Le lendemain même du jour où un article laissait entendre que nous oubliions nos morts, le *Star* voulait nous faire comprendre, chose inimaginable, que le peuple du pays oubliait le fait que nous avions eu une guerre dont le résultat a été une dette nationale de $2,384,996,391, des obligations en intérêts qui se sont montés l'an dernier à $130,-912,905 et un fardeau en réseaux de chemin de fer qui coûte tous les ans environ 100 millions au pays. Telles sont les choses que, d'après le *Star*, le peuple du Canada oublie. Le journal dit:

Quelqu'un devrait prendre à part certains chefs choisis.

Des chefs choisis ne sont certainement pas des gens qui font preuve de légèreté et d'ignorance.

Quelqu'un devrait prendre à part certains chefs choisis,—surtout ceux qui se sont désignés eux-mêmes,—de l'opinion et leur souffler doucement mais distinctement à l'oreille une nouvelle dont ils semblent ne pas avoir eu connaissance, c'est-à-dire: "Il y a eu une guerre".

Un peu plus loin on lit ceci:

Nous vivons au compte des prêteurs d'argent. Nous venons d'emprunter à New-York, récemment, 100 millions pour lesquels nous avons payé une commission de deux millions et demi. . . . . En attendant, les Canadiens qui sont ici doivent payer, payer et encore payer, tout en s'enfonçant tous les jours plus profondément dans les dettes.

C'est là ce que le *Star* disait au sujet de la dette nationale du pays et de la nécessité de pratiquer l'économie, en invoquant comme argument la guerre même, et les fardeaux qu'elle a imposés au peuple. Le lendemain même du jour où il avait accusé certains honorables députés de la Chambre d'ignorance et de légèreté, parce que nous avions demandé qu'on économise un peu plus sur les estimations de la Milice, ce journal pouvait opérer sa volte-face et faire observer les responsabilités énormes dont la guerre nous avait grevés. Un autre journal, l'*Ottawa Journal*, prenait une attitude différente. Il disait que les députés qui ont demandé l'économie ne voulaient aucunement voir réduire les crédits de la Milice, pourvu que le Gouvernement leur rendît l'assiette au beurre, s'occupât de la commission du service civil ou leur donnât satisfaction autrement. Si on faisait cela, ils laisseraient adopter les crédits. Qu'on me permette de citer ce journal:

> Il est entendu que ceci est offert pour pacifier les députés de Québec qui s'opposent au vote des crédits de la Milice, dans l'espoir qu'il en résultera un compromis; on laissera adopter les estimations de la Milice et liberté pleine et entière sera accordée aux députés de Québec en ce qui regarde la distribution des faveurs administratives.

Comme les seuls députés de la province de Québec qui ont pris une attitude tranchée sur la question sont mon honorable ami de Laprairie-et-Napierville (M. Lanctôt), l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) et moi-même, je crois pouvoir m'attribuer au moins un tiers des commentaires offerts par ce journal. Personnellement et sans engager les deux autres députés dans cette question, je crois que plus nous sommes libérés des préoccupations du "patronage", plus nous pouvons consacrer de notre temps et de notre attention à l'élaboration des lois ou aux crédits discutés à la Chambre. Mais comme il semble que le compromis s'est autrement accompli puisque le ministre, d'accord avec le Gouvernement, a décidé de réduire les estimations de la Milice, je présume que mes honorables amis, si le journal dit vrai, devront renoncer à leurs perspectives d'une distribution de faveurs administratives.

D'autres journaux ont offert d'autres commentaires, je crois que ce devaient être des journaux de Toronto. Ils ont dit que notre seul but dans cette affaire était de soulever les préjugés, ces vieux préjugés de Québec à l'égard de la milice et des affaires navales. Je dirai franchement que je crois du devoir de tout député à la Chambre d'exprimer aussi sincèrement et aussi clairement qu'il le peut les sentiments du peuple qu'il représente. Je sais que les électeurs qui m'ont choisi sont favorables à une réduction des estimations de la Milice et je sais aussi bien qu'ils n'ont pas de préjugés et qu'ils sont prêts à céder devant les sentiments de la majorité. Mais ce qui rend aujourd'hui notre attitude plus forte, c'est le sentiment que, non seulement certaines régions du pays, mais tout le pays manifeste un désir constant et toujours grandissant de voir réduire les dépenses de la Milice.

Si, au bout de quelques heures, la majorité des représentants exprimait dans un scrutin le vœu de leurs circonscriptions contre toute réduction des crédits, je me croirais autorisé à aller devant mes électeurs pour leur apprendre la décision de la majorité. Mais je ne crois pas que tel est le sentiment général. Pour ma part, j'estime qu'il est de mon devoir, abstraction faite de toute prévention, de faire connaître devant cette Assemblée, avec franchise et sincérité, le désir de mes commettants.

En parlant ainsi, je ne prétends pas retirer ma confiance au Gouvernement, ni au ministre de la Milice. Personne ne me contredira si j'affirme que j'ai absolument confiance dans le ministre. J'ajouterai que chaque fois que le ministre, dans la conduite de son département, s'est inspiré de ses souvenirs et de ses actes dans la guerre, qui sont éminemment louables, personne n'en a éprouvé une plus haute admiration que le député de Saint-Jacques en commun avec tous nos collègues. Mais je répète, monsieur le président, la question de confiance ne se pose pas. La Chambre examine en comité général les crédits de la Milice. Elle a déjà rejeté les propositions du comité de l'agriculture, mais le Gouvernement n'en a pas conclu que la Chambre lui refusait confiance. Un rapport du comité des chemins de fer a aussi été repoussé par le vote du premier ministre et du président du comité lui-même, et cependant, personne n'a prétendu que la Chambre avait par le fait averti le Gouvernement qu'elle lui retirait sa confiance.

Il y a quelques jours, le premier ministre a expliqué en propres termes à la Chambre que le cabinet ne désirait nullement imposer sa politique à l'Assemblée, mais qu'au contraire il attendait d'elle un avis et une orientation. Je rappellerai à cet égard les paroles mêmes prononcées par le chef du Gouvernement dans la séance du 4 mai dernier:

> Je tiens à faire savoir à la députation, et plus particulièrement aux représentants de

l'Ouest—qui ont fait en public des déclarations d'assez grande portée—que suivant la conception que je me fais du gouvernement responsable la Chambre des communes, les droits du Parlement et les droits du peuple doivent avoir le pas sur toute autre chose; le cabinet doit se considérer comme un comité du Parlement et non comme un groupe de surhommes. J'ai déjà déclaré que c'est ainsi que le Gouvernement actuel se considère et que, sur les questions prêtant à la discussion, il s'efforcera dans toute la mesure possible et par des moyens raisonnables de connaître la volonté du Parlement, afin de la traduire en loi.

Si cette règle de conduite est applicable à la législation, elle doit l'être également au vote du budget. Je ne m'occuperai pas de la note publiée dans la *Gazette* de Montréal du 27 avril dernier, prétendant que le député de Saint-Jacques aurait dû être réprimandé, ni des commentaires parus dans le *Star*, de Montréal, à la date du 29, ainsi conçus:

...la main de fer et le martinet. Si M. King pouvait administrer quelques corrections au réfractaire. . . sa situation et celle du Gouvernement devinedrait plus fortes.

Je dirai que l'usage du martinet n'a jamais fait partie de l'école libérale, pas plus aujourd'hui qu'hier. Je suis heureux que le premier ministre ait par avance posé les règles suivant lesquelles il exécutera sa politique, que ces règles n'exigent pas que nous soyons ici comme des enfants d'école prêts à lever la main quand on nous le demande mais comme des représentants du peuple chargés d'examiner les crédits portés au budget et d'exprimer notre avis suivant nos convictions et celles de nos électeurs.

Le Gouvernement a inscrit plus de trois cents articles dans le budget des divers ministres, cette année. Soutiendra-t-on que les députés de la droite doivent s'abstenir d'exprimer leur opinion sur l'à-propos de ces crédits? Je constate avec satisfaction que les feuilles libérales—très chatouilleuses sur ce point—que plusieurs feuilles libérales nous ont félicités de notre attitude, et que ce sont des organes de l'opinion tory, comme le *Star* et la *Gazette* qui voudraient nous voir appliquer le martinet. L'idée du martinet a appartenu de tout temps aux rédacteurs des journaux torys.

On affirme que suivant la tradition parlementaire et les autorités en droit constitutionnel on ne peut mettre en question les articles du budget et que le dépôt d'un amendement entraîne un vote de défiance dans le cabinet. Si tel a été l'usage dans le passé, il est temps de changer cela. Je conviens que la tradition doit nous guider, mais il ne faut pas qu'elle soit une chaîne qui nous retienne dans toute envolée vers le progrès.

Nous révérons la mémoire de Bourinot et de tous ces auteurs parlementaires qui sont morts il y a longtemps, mais comme je représente vingt mille électeurs vivants, je ne me laisserai jamais diriger dans cette Chambre par l'esprit d'un livre mort.

Non, monsieur le président, aucun des motifs qu'on nous a imputés n'existe. Une seule raison nous a poussés à nous conduire comme nous l'avons fait et elle est absolument logique et simple: nous avons demandé une réduction des crédits de la milice parce que nous voulions obtenir une réduction des crédits de la milice. C'est très simple et facile à comprendre. J'ai des chiffres sous les yeux, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les faire insérer au hansard—ils ont été publiés déjà—ils indiquent que les dépenses de la milice atteignaient un certain montant en 1911; qu'elles ont augmenté extraordinairement aux jours "de la main de fer" et du "martinet", sous le régime tory, et qu'on les a à peu près abandonnées après la guerre quand nous nous occupions de la démobilisation. La question que le pays doit envisager aujourd'hui est de savoir si nous devons revenir au régime tory en ce qui concerne les crédits de la milice et dépenser chaque année 11 à 12 millions de dollars ou si nous devons retourner à la tradition libérale et diminuer ces crédits. J'accorde au ministre et au Gouvernement le mérite d'avoir diminué ces crédits d'un montant important, étant donné qu'ils ont trouvé un état de choses établi quand ils sont arrivés au pouvoir et qu'ils n'ont eu que quelques mois pour préparer le budget. Je me sens réellement plein de gratitude et la plus grande partie des députés qui sont autour de moi—certainement beaucoup de ceux qui siègent en face et ce qui est plus important le pays en général—sont reconnaissants d'entendre le ministre, avec la largeur de vue qui l'anime, dire aujourd'hui au comité qu'il s'engage à effectuer de nouvelles réductions dans les crédits; même il propose de réduire ce chapitre de $400,000 et d'effectuer sur le restant des crédits une nouvelle diminution de $300,000. C'est peut-être un peu moins qu'on n'avait demandé, bien que personnellement je ne me sois jamais engagé à fixer un certain montant. Je me suis pourtant engagé sur le principe que nous pouvions discuter les crédits en comité et j'ai exprimé l'opinion qu'on devait les réduire encore. Comme on les a réduits de cette somme, j'estime que nous

devrions être satisfaits; c'est une preuve suffisante que le Gouvernement est en faveur du principe de réduire ces crédits. En réalité, il les diminue cette année d'environ $400,000 dans tous les services du département de la Milice et de la Défense. Je ne veux pas prendre d'engagement pour l'année prochaine—je reviendrai encore représenter les mêmes vingt mille électeurs vivants qui pensent que nous ne devrions pas dépenser trop d'argent pour la milice. Mais il n'est que juste de reconnaître que le Gouvernement a fait tout ce qu'il a pu pour satisfaire ce désir cette année et j'appuierai certainement le sous-amendement.

M. ROSS (Kingston): Monsieur le président, pendant cette session, je me suis occupé surtout d'écouter les débats qui avaient lieu dans la Chambre. J'ai pris un assez vif intérêt à ces crédits parce qu'il y a quelques jours on nous a informés qu'on les avait réduits le plus possible et qu'une nouvelle réduction pourrait nuire aux exercices militaires dans tout le pays. Je ne veux critiquer aucun groupe de la population, mais je veux essayer de montrer que les exercices militaires sont jusqu'à un certain point nécessaires et que le militarisme ne fait pas partie de nos exercices ordinaires de notre milice. D'abord l'histoire nous apprend que, depuis 1759, ce qui n'est pas une longue période historique, notre pays a dû en neuf occasions partager avec les troupes anglaises le fardeau de la défense de cette partie et d'autres de l'empire britannique. C'est une période moyenne de dix-huit ans entre les intervalles où l'on a appelé la milice au service.

Suivant l'avis qu'a donné le ministre, l'autre soir; que nous devions prendre notre place dans l'empire, j'ai comparé nos dépenses avec celles des autres parties de l'empire et je constate que les faits obtenus sont très intéressants. L'Australie et le Canada sont deux des plus forts chaînons de l'empire et en parcourant les débats qui ont eu lieu en Australie, j'ai été frappé de leur similitude avec ceux que nous avons entendus dans cette Chambre. Un représentant, M. Blackaby, s'est écrié: "Casques dorés, casques dorés". Un autre député a tourné en dérision "A droite par quatre" et a dit que les soldats n'avaient jamais manœuvré par quatre dans les tranchées. Un autre représentant a dit que les soldats avaient fait l'exercice sur la vieille jument blanche qui était au camp depuis des années. Tout cela est fort intéressant et montre que la discussion là-bas était analogue à celle qui se fait dans le pays. Comme, depuis 1889, j'ai assisté chaque année aux manœuvres d'un camp ou d'un autre, je dois dire que je n'ai jamais vu un casque doré dans ces camps. J'ai pu voir des cavaliers monter la "vieille jument blanche", mais je savais que ces chevaux ne feraient jamais de service actif. Je savais que ces cavaliers étaient simplement exercés à manier un cheval et à manœuvrer en ligne avec le reste de l'escadron.

A la lumière de l'expérience acquise au cours de deux guerre, je savais bien que les soldats n'exécuteraient pas le commandement: A droite par quatre dans les tranchées ni sur la ligne de feu, parce que tous ces mouvements sont absoluments inutiles. Ces mouvements font partie de l'instruction préliminaire des recrues pour les habituer à obéir aux commandements, à se déplacer à l'unisson et à atteindre un objectif dans le moins de temps et avec les meilleurs résultats possibles. Voyons ce que l'Australie faisait avant la guerre et ce qu'elle fait depuis la conclusion de la paix? Je constate que le gouvernement australien débourse chaque année pour les exercices militaires et navals une somme de 5,000,000 de louis sterling, soit environ $24,000,000 tandis que le Canada dont la population est pour ainsi dire le double de celle de l'Australie ne dépense que $13,490,000. Quelle est l'attitude de l'Afrique-Sud sur cette question? Ce pays, qui fut conquis il y a quelques années à peine et où plusieurs d'entre-nous ont fait leurs premières armes, adopte-t-il le point de vue que l'instruction militaires ne sert à rien et constitue une dépense inutile? Je constate absolument le contraire. L'Afrique-Sud a établi un système de défense unique au monde. L'armée Sud-Africaine comprend la 1ère, la 2e et la 3e ligne de défense; or, pour maintenir les milices sur un bon pied, le gouvernement de l'Afrique-Sud dépense bon an mal an une somme de 1,500,000 louis sterling, soit un montant pour ainsi dire égal à celui que nous déboursons à l'heure qu'il est. En comparant l'effort du Canada à celui des autres parties de l'empire, il est donc facile de nous rendre compte que les autres dominions autonomes envisagent le problème de l'instruction militaire passablement sous le même angle que nous. Quelles sont donc les objections que l'on fait valoir contre le système d'instruction militaire en vigueur au Canada? J'ai pris note des objections qui ont été soulevées au fur et à mesure que le débat suivait son cours. Or,

je me suis rendu compte—loin de moi l'idée de blâmer l'attitude de mes collègues, car je tente simplement d'expliquer ma propre attitude; j'ai débuté comme simple soldat et j'ai gagné mes grades un à un en activité de service et non dans les rangs de la milice—je me suis rendu compte dis-je, que nous avons ici des gens qui ont en horreur l'instruction militaire. Ils détestent instinctivement ce qu'ils nomment dédaigneusement "les panaches" et "les galons". Or, ceux qui se livrent aux exercices militaires n'éprouvent pas d'ennuis de ce chef. Il y a aussi le réformateur, qui s'appuie sur le principe de la fraternité universelle, et oublie trop souvent que même des frères peuvent se brouiller et en venir aux mains, dans certaines circonstances. De plus, nous devons compter aussi avec les gens qui parlent sans cesse du "creuset"; ils croient fermement que nous pouvons admettre sur le sol canadien des immigrants appartenant à toutes les races, à toutes les croyances et à toutes les catégories et qu'il est possible d'en faire nos égaux du moment qu'ils auront passés par le creuset. Vous n'êtes pas en mesure d'obtenir un pareil résultat, pas plus d'ailleurs, suivant l'observation de Stoddart, qu'il est possible de faire un cheval de chasse d'un cheval de trait du seul fait de le loger dans une meilleure écurie. Enfin, il faut tenir compte de l'opinion des pacifistes qui voient des signes de paix partout et s'appuient sur la conférence de Washington pour prédire que nous ne verrons plus d'autres guerres.

Nous avons également à compter avec les objections ceux qui prétendent que le premier contingent canadien expédié outremer se composait de recrues ignorant tout du service militaire. Pour se convaincre du contraire toutefois, nous n'avons qu'à consulter la liste des officiers qui commandaient les régiments du premier contingent, sur laquelle je relève les noms des Colonels Rennie, Watson, Hill, Burchell, Boyle, Lipsett, Hart, McHarg, Loomis, Meighen, Currie, Leckie et autres officiers d'égal mérite. D'où venaient ces officiers? Ils ont été choisis dans les cadres de la milice à cause de leurs connaissances militaires. Tous les officiers du premier contingent avec lesquels j'ai été en contact, à compter de la déclaration des hostilités jusqu'à l'armistice, ont fait leur éducation militaire dans les rangs de notre milice. Voilà un exemple des avantages que comportent les exercices annuels. En réalité, toutes les objections que l'on fait valoir à l'encontre de l'instruction militaire sont donc futiles. Qu'avons-nous gagné ou plutôt qu'avons-nous perdu du fait de l'attitude que certains représentants du peuple ont assumé sur cette question? L'histoire révèle que le même antagonisme contre l'instruction militaire s'est manifesté après toutes les grandes guerres qui ont ensanglanté le monde. A la suite de chaque guerre, il s'est trouvé des hommes qui ont tenté d'endormir le peuple en disant: "Nous avons assisté à la dernière grande guerre; nous n'en verrons jamais d'autres". Je suis en mesure de parler en connaissance de cause de l'effet désastreux que pareille attitude a produit sur l'organisation du service de santé. Pour ne citer qu'un exemple, voyons ce qui s'est passé durant la guerre de Crimée, en 1854. Nous connaissons tous, par nos lectures, la terrible situation qui régnait dans les hôpitaux ainsi que la démobilisation du service affecté au tranport des malades et des blessés. Des protestations s'élevèrent de toutes parts; on cria à la cruauté et la situation fut modifiée pour le mieux. A la suite de cette guerre, il se trouve encore des gens pour affirmer: Il n'y aura plus d'autre guerre; nous pouvons donc licencier tous ces divers services". Or, la guerre du Sud-Africain éclata, et encore une fois, le service de santé faillit à la tâche, faute de préparation et d'expérience; le chiffre des décès attribuables à la fièvre typhoïde, au cours de cette guerre, fut énorme. Cependant, à la conclusion de la paix, il se trouva encore des gens pour soutenir: "Nous ne verrons plus une autre grande guerre; nous pouvons donc cesser les exercices militaires et perdre du coup tous les résultats que nous avons acquis par l'expérience". N'eussent été les efforts du général le plus bienveillant qui ait jamais commandé les armées impériales, lord Roberts, nous aurions encore fait l'expérience de la même situation au cours de la dernière guerre. Cependant, grâce aux efforts de cet homme naturellement bon, qui n'a jamais aimé la guerre pour la guerre et qui avait le désordre en horreur, nous étions préparés jusqu'à un certain point et nous avions échappé à l'engourdissement qui avait suivi les autres grandes guerres.

Quels sont donc les résultats de l'instruction militaire? Dans tous les domaines de la vie, vous vous rendez compte que l'instruction est absolument nécessaire. Je toucherai peut-être une corde sensible chez quelques-uns de mes collègues en soutenant que l'entraînement est de rigueur même dans le cas de notre cheval favori, si vous désirez le voir gagner une course. Personne en effet ne consentirait

à faire participer son cheval à une course, à moins qu'il m'ait été assujetti à un entraînement rigoureux.

L'entraînement est nécessaire à nos garçons par rapport à leurs parties de balle aux champs, de souque à la corde, de canotage et de ballon. Par rapport à tous ces jeux, l'entraînement est nécessaire, comme il l'est par rapport à toutes les circonstances imprévues. L'instruction militaire est utile en cas d'incendie, en cas d'accidents désastreux; c'est alors, surtout, que l'utilité en est démontrée. On s'est habitué à rire de l'instruction militaire, mais nous devons être fiers des grands avantages que nous en avons retirés. Voici une lettre qui me fut envoyée de France par un excellent ami, un avocat de renom, qui n'avait pour ainsi dire jamais manqué de tourner nos campements en ridicule et se demandait pourquoi nous avions décidé de perdre ainsi notre temps:

Je n'ai jamais autant regretté qu'aujourd'hui d'avoir ri autrefois des soldats qui allaient camper. A mon âge, il ne m'est plus possible de recevoir l'instruction et je ne puis être utile dans les circonstances critiques où nous nous trouvons; tout ce que je puis faire, c'est de donner mon argent à ceux qui ont suivi l'exercice et se sont rendus utiles dans cette grande crise.

Que nous a valu l'instruction dans cette guerre? J'ai dit combien on avait souffert d'en avoir manqué, dans d'autres grandes guerres. Que nous a-t-elle valu dans celle-ci? Je dois faire encore une fois allusion au service de santé parce que, dans bien des cas, ses bons effets ont découlé de l'entraînement qui y présidait. Avant la guerre, l'instruction dans les camps différait beaucoup de celui dont mon honorable ami le député de Dufferin a parlé; avant la guerre les soldats dans les camps étaient examinés par un médecin qui devait donner un certificat de leur état. Le soldat inapte à l'exercice en était victime. Que nous a valu, dans cette guerre, notre entraînement médical? Nous n'avions jamais su ce qu'était la fièvre des tranchées, ceux-là seuls qui ont souffert ou vu quelqu'un souffrir de la gelure des pieds peuvent en parler. Je me rappelle avoir accepté le poste de médecin lors d'une marche de notre milice pendant le mois de février, au Canada. On avait choisi ce mois afin de démontrer la possibilité d'entraîner des soldats et de les utiliser dans ce pays, en hiver. Durant une semaine, il s'est présenté des cas de gelure et c'est de cette expérience que je me suis ensuite inspiré pour l'adoption d'un procédé qui a rendu la première division de l'armée canadienne, en France, réfractaire aux gelures. Après la première année, pas un seul cas ne s'est présenté dans cette division. On dira peut-être que c'était dû à la différence ou à la meilleure qualité des tranchées? Afin d'illustrer ma prétention, je me permettrai une comparaison. Dans l'hiver de 1916-1917, nous avons relevé une division dans les rangs de laquelle il était survenu 950 cas de gelure des pieds en une semaine. La première division canadienne habita les mêmes tranchées, dans les mêmes circonstances, et en sortit en juin, sans avoir éprouvé un seul cas de gelure, grâce à notre procédé.

L'entraînement est aussi avantageux en ce qu'il prémunit contre la fièvre typhoïde. Pendant la guerre des Boërs il se rendit en Afrique 250,000 hommes, dont 53,000 moururent de cette maladie. Pendant la grande guerre, le service de santé canadien fut appliqué à 250,000 hommes sur notre ligne de feu seulement, et pas un ne mourut de cette maladie en France ou dans les Flandres. Ces cas démontrent le résultat de l'éducation.

Ceux qui sont occupés à donner l'instruction au autres en profitent également. On ne saurait dire jusqu'à quel point c'est avantageux. Ces instructeurs ont toujours bien mérité du pays et nous leur sommes grandement redevables de leurs services. N'allons pas commettre l'erreur de ne pas profiter des avantages qu'ils nous ont procurés. L'histoire enseigne que maints pays furent sauvés par de petites troupes de soldats entraînés; elle cite Léonidas et ses 300 hommes combattant pour la Grèce dans le défilé des Thermopyles, Miltiade et ses 4,000 Grecs devant la nombreuse armée des Perses, les petites troupes de soldats entraînés des légions romaines en présence de l'armée d'Annibal ou de celle d'Attila, Charlemagne combattant, avec sa faible armée les Sarrasins, les Huns et les Goths du Nord.

Dans notre propre pays, nous avons eu l'exemple des exploits accomplis par de petits détachements des soldats qui avaient été exercés sur les lieux mêmes—ceux que commandait Sir Isaac Brock, à Niagara, et ceux qui ont combattu à Châteauguay et dans la ville de Québec Ils formaient de petits groupes militairement entraînés. Ils se sont noblement acquittés de leur tâche et ils ont démontré quels résultats donne l'instruction militaire.

Qu'on jette les yeux sur la mappe-monde d'aujourd'hui et l'on n'y découvrira aucun indice de paix. Les nations de l'Europe sont divisées en petits états, ce qui offre de grandes chances de fusionnements et de coalitions qui devront susciter des jalou-

sies et, je le crains, faire éclater la guerre.

Hier encore, s'est engagé en cette enceinte une discussion qui nous a fait voir ce que les blancs ont à craindre de la race jaune. De nos jours, l'Asie est surpeuplée et elle déborde en quelques lieux. Bien que des remparts s'opposent à l'inondation, ils ne sont ni efficaces, ni indestructibles. Des faits nous amènent à la conclusion que la paix n'est point assurée, comme des gens le croient. Il y a une nouvelle qui vient de se répandre relativement à une entente entre l'Allemagne et la Russie. Ceux qui y ont songé étaient probablement rares; pourtant, elle n'en existe pas moins. Cette nouvelle annonçait qu'une convention militaire russo-allemande, qui avait été signée récemment, stipulait que le gouvernement soviétique donnerait à l'Allemagne vingt navires de guerre et maintiendrait un certain nombre de troupes près de la frontière de la Pologne. L'Allemagne devait livrer à la Russie des armes, des munitions, des équipements, des appareils de sans-fil et le reste. De plus, une autre nouvelle publiée en même temps disait qu'on avait appris de bonne source que la France faisait des préparatifs pour mobiliser immédiatement la classe de 1918, ainsi que des réservistes au nombre d'environ 150,000, et ce, dans le dessein d'exiger le paiement des indemnités. Ce sont là deux importantes déclarations qui ont paru dans vos journaux, et qui devraient nous faire réfléchir.

Je vous ai signalé, monsieur le président, les avantages des exercices militaires. Qu'on les supprime pour les cadets et pour tous les autres, et quel sera l'effet de cette suppression sur notre jeunesse. Nous formerons un classe de jeunes gens efféminés, une classe de frénétiques et de danseurs, et nous n'aurons plus les jeunes athlètes d'autrefois qui ont fait l'empire britannique ce qu'il est.

M. SHAW: Je déclare tout d'abord que je suis aussi fier que n'importe qui des faits-d'armes du corps expéditionnaire canadien. Je dirai aussi à mes collègues de la province de Québec que, à mon humble avis, de tous les corps de cette vaillante armée, il n'en est aucun dont les exploits aient surpassé ceux du 22e, ce célèbre régiment de leur province.

M'est-il permis d'ajouter, monsieur le président, que je ne cède le pas à personne quant à l'idée que je me fais de mes devoirs envers le pays qui m'a vu naître. Je pense, cependant, qu'en écartant ces considérations et en examinant la présente question à la lumière des faits réels et de la saine raison, nous pouvons décider de nous-mêmes si, relativement à ce crédit en particulier, le comité doit donner suite à la proposition du ministre. A mon sens, la milice sert à deux choses. Tout d'abord, elle peut avoir à maintenir le bon ordre en ce pays, tâche que—je suis bien aise de le dire, et la députation en conviendra—elle a rarement été appelée à accomplie. De fait, je connais très peu de cas ou elle ait dû s'en acquitter.

En deuxième lieu, la milice peut former au métier des armes. Elle peut dispenser deux genres d'instruction pour des fins guerrières, et je veux examiner momentanément ces deux genres, afin que nous puissions nous assurer si la milice sert à l'un ou à l'autre. Il a d'abord les exercices du corps que pratiquent, dit-on, ceux qui assistent aux manœuvres de la milice; et deuxièment, il y a ce qu'on peut appeler l'enseignement de la stratégie militaire. J'accepte sans aucune réserve l'assertion de l'ancien ministre de la Milice qu'il a fallu six mois pour l'instruction d'un soldat qui devait servir en France. J'accepte aussi sans restriction sa déclaration que les neuf-dixièmes des membres de la première division avaient fait partie des corps de la milice avant leur enrôlement, je tiens pour acquis —ce qui est incontestable—que la plupart de ceux qui, plus tard, ont servi dans les autres détachements n'avaient pas entièrement été membres de la milice. Occupons-nous de cette déclaration. La première division canadienne a pris pied en France le 15 de février 1915, six mois, en somme, après son enrôlement au Canada. Si j'en excepte l'infanterie légère de la princesse Patricia qui est entrée dans les tranchées, le jour de Noël de 1914, pas une seule unité de la première division canadienne n'a été en mesure de faire du service actif avant six mois.

A mon avis, cela indique clairement que l'instruction de la milice n'a pas eu le résultat utile qu'on lui a attribué cet après-midi, puisque, en réalité, les soldats de la première division canadienne ne sont pas entrés dans le service actif avant ceux qui n'avaient pas reçu la moindre instruction militaire avant leur enrôlement. Il faut comprendre que les exercices physiques sont ceux qui comptent le plus, étant ceux qui préparent véritablement aux fatigues et aux privations inséparables du service de guerre. Qui osera soutenir qu'il suffit d'exercices annuels dont la durée est d'au plus seize jours pour préparer le soldat à un tel service? En réalité, c'est environ six mois d'exercice qu'il faut pour préparer le soldat aux fatigues qui l'attendent. Quant à

la manœuvre, c'est chose qui s'apprend en relativement peu de temps.

J'ai lu quelque part qu'il suffit de trois semaines de dressage intensif pour mettre un sujet en état de prendre place dans les rangs. Il y a peut-être beaucoup de vrai là-dedans; quant à moi, j'ai la conviction que la manœuvre peut s'apprendre en beaucoup moins que six mois.

—On a prétendu—on le fait encore d'ailleurs—qu'il faut maintenir la milice et la renforcer en prévision du service de guerre auquel elle pourrait être appelée Je l'avoue franchement, l'opinion qu'on s'est formée à cet égard m'a profondément désillusionné. Chacun comprend maintenant—si toutefois on ne le savait déjà—combien fallacieux est le raisonnement suivant lequel il faut préparer la guerre pour avoir la paix. A ce propos, je me permettrai seulement de rappeler au comité qu'il n'était pas au monde de nations mieux préparées que l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie à faire la guerre; or, c'est précisément leur état de préparation militaire qui a amené leur ruine; bien plus, elles ont été vaincues en dépit de cette préparation. Je l'affirme sans une ombre d'hésitation: l'histoire est là pour prouver que la guerre, la guerre gigantesque et horrible a fait faillite et que la grande mêlée des nations, aujourd'hui chose du passé, heureusement, n'a eu d'autre résultat que de semer le désespoir et la ruine dans le monde entier.

Qu'il me soit permis de lire un passage d'un article que le *Free Press* de Winnipeg, publiait récemment; je crois que la Chambre approuvera tout ce qui y est dit:

> La guerre ne rapporte aucun profit; vaincus, vainqueurs, neutres, tout le monde y perd. La dernière guerre a complètement démoli l'échafaudage des arguments qu'on invoquait en sa faveur—on en a constaté la fausseté. Personne n'a rien gagné, tout le monde a perdu et des multitudes souffrent encore; la guerre a abouti à un avortement complet, affreux; elle est restée sans motif et sans excuse, et l'on peut prouver qu'elle représente une perte sèche pour le genre humain.

C'est là un langage que j'approuve sans réserve. Il ne me reste plus qu'une autre pensée à exprimer.

L'autre jour, j'ai prêté une oreille fort intéressée aux observations de l'honorable député de Burrard (M. Clark), qui est, m'a-t-on dit, de ceux qui ont fidèlement servi la patrie par delà l'océan. Entre autres choses, il disait alors:

> Les gens les plus empressés à dire aujourd'hui qu'ils sont las de la guerre sont ceux qui, en réalité, ont honte de n'avoir pas rempli leur devoir.

Je l'avoue sans honte, je suis las de la guerre, et si le reste s'ensuit nécessairement, force m'est de dire que je mérite le reproche du représentant de Burrard. Celui-ci me permettra cependant de lui faire cette observation: ils sont relativement nombreux, il est vrai, ceux qui ont rendu au pays de fidèles et utiles services de l'autre côté de l'océan; il ne faut pourtant pas oublier qu'il s'en est trouvé, de ce côté-ci, des milliers—que dis-je?—des centaines de mille qui ont servi leur pays avec non moins de fidélité et de façon non moins utile. Pour n'avoir peut-être pas connu les fatigues et les angoisses qui accompagnent d'ordinaire le service actif, ils n'en ont pas moins dû, bien souvent, passer par de plus dures épreuves et s'imposer de plus cruels sacrifices. Bien que j'eusse un libéral pour adversaire à la dernière élection, je ne me suis pas fait faute de répondre à un conservateur qui trouvait à redire à l'attitude observée par le chef libéral (M. Mackenzie King) pendat la guerre, que le premier ministre actuel du Canada avait fidèlement et utilement servi son pays pendant la période de guerre, beaucoup mieux même que s'il s'était employé outre-mer à un titre quelconque. Et je n'hésite pas à dire ma conviction que si le chef actuel de l'opposition (M. Meighen) avait alors lâché les rênes du pouvoir pour aller faire du service en France, c'eut été un véritable malheur public.

De plus, ce qui est vrai pour ces hommes d'Etat distingués, l'est également pour les Canadiens qui se sont occupés à divers emplois, au service de transport, dans les mines et les forêts. Tous ces travailleurs ont contribué, dans une large mesure, à la victoire, on n'aurait pu obtenir sans leur noble concours. Quant à moi qui ai servi outre-mer, je tiens à rendre hommage à ceux de nos concitoyens qui sont restés au pays en faisant leur devoir si bien et si fidèlement.

Le Canada est un pays jeune, et autant que nous sachions, l'avenir prochain ou éloigné ne doit nous inspirer aucune crainte. Nous avons le bonheur, en occupant la partie septentrionale de ce continent, d'avoir pour voisin une nation avec laquelle nous vivons en paix depuis un siècle. Ne serait-ce pas un beau spectacle si notre jeune pays, animé de nouvelles aspirations et du désir de donner l'exemple à l'univers, se déclarait favorable, lui du moins, au désarmement dans la plus grande mesure possible. Par là, non seulement nous ferions un appel aux autres nations qui ne sont pas aussi bien situées que nous mais nous les amènerions à nous imiter.

Je me contenterai d'ajouter que j'espérais que le ministre de la Milice et de la

Défense réduirait ses crédits beaucoup plus. Il a toute ma confiance; je suis convaincu qu'il n'est pas militariste, et qu'il ne peut le devenir parce que ce n'est pas son tempérament. Je regrette qu'il n'ait pas jugé à propos de diminuer ses crédits davantage, mais j'avouerai que, vu qu'il n'en a eu guère l'occasion, je ne m'opposerai pas à la réduction qu'il propose cette année. Cependant, à moins que cette réduction ne soit plus prononcée l'an prochain, je considérerai certainement de mon devoir, non seulement à l'égard de mes commettants et de tout le pays, mais envers moi-même, de me plaindre à ce tribunal du peuple qu'il ne s'est pas déchargé de la responsabilité qui lui incombe.

M. CLARK: L'honorable député a-t-il fait partie d'un des camps d'instruction avant la guerre, et si oui, en quelle année?

M. SHAW: J'avouerai en toute franchise à l'honorable député de Burrard (M. Clark) que je suis fier de m'appeler un citoyen soldat. Je n'ai jamais assisté à aucun des camps avant les hostilités, et je n'avais jamais appartenu à la milice.

M. CLARK: Et depuis la guerre? Je sais très bien que mon honorable collègue s'est distingué au front.

M. SHAW: Si je comprends bien, l'honorable député me demande si je fais partie de la milice à l'heure actuelle. Je confesserai en toute sincérité que je l'ignore. Je ne sais pas si un officier qui a été licencié a abandonné complètement la milice. Si je ne me trompe, il existe quelque règlement en vertu duquel il appartient encore à la milice, d'une façon ou de l'autre.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député est sur la liste de ma réserve d'officiers, je crois.

M. CLARK: A quel titre mon honorable ami s'est-il enrôlé pour le service d'outremer?

Des VOIX: A la question.

M. CLARK: Je sais que je m'écarte de la question, mais je veux être en mesure de répondre aux arguments que l'on a avancés.

M. SPENCE: Je n'avais pas l'intention de prendre aucune part active à ce débat, mais je ne puis laisser passer cette occasion sans dire un mot ou deux. Il est regrettable que l'on ait occupé si longtemps l'attention de la Chambre pour critiquer des hommes qui ont rendu de si précieux services au pays avant, durant et après la guerre. J'espérais que les crédits du ministre seraient adoptés sans opposition lorsque le comité s'est réuni le 25 du mois dernier. J'ai été si content de la manière dont le ministre a présenté ses subsides que j'ai cru de mon devoir de l'en féliciter. Je vois avec peine qu'il est obligé de nous les soumettre de nouveau, évidemment parce qu'il s'est engagé à un compromis dans le but de pacifier un certain élément de son propre parti, ou peut-être du groupe progressiste.

Je ne veux pas adresser de reproches inutiles, mais il me semble que la milice n'a pas eu, dans le passé, tous les égards qu'elle méritait, et la politique de retranchement actuelle n'est certes pas de nature à la rendre efficace. On a demandé au ministre, l'autre soir, si, avec une diminution de $100,000, ou moins, elle pourrait être utile, et sans hésiter que non, il a répondu Je regrette qu'il ait jugé à propos de changer d'idée. S'il avait raison alors, il doit avoir tort aujourd'hui.

Je désirerais rectifier certaines assertions de mon honorable ami. Je m'intéresse moi-même aux choses militaires, et je ne veux pas qu'il y ait de malentendu à propos de la milice. Mon honorable ami a dit que, dans l'ancienne milice, il y avait eu très peu de sujets disponibles pour le service d'outre-mer. Qu'il me permette de lui dire que, dans la ville de Toronto, sur l'effectif de 36,000 qui s'en allèrent sur les champs de bataille, 75 p. 100 étaient d'anciens miliciens, tandis que ceux qui ne pouvaient y aller, firent leur part en préparant des jeunes soldats. C'est parce que nous avions cette milice qu'il nous a été possible d'envoyer aussi vite un premier contingent à l'ennemi. Plusieurs de nos honorables amis parlent des galons militaires. Eh bien, s'il y en a, ils sont payés par les officiers eux-mêmes, et non pas sur les deniers publics. Les officiers ont contribué des milliers de dollars, dans la ville de Toronto, et partout en Canada, pour le maintien de la milice, et personne n'a rien à redire de la routine administrative ou aux "casques d'acier", ou de quoi que ce soit de cette nature car le Gouvernement ne paie rien autre chose que le simple khaki. J'ai remarqué que lorsque les crédits supplémentaires ont été insérés dans les prévisions budgétaires du ministre de l'Agriculture, l'autre soir, lorsque l'on a proposé d'y ajouter $45,000 aux fins d'extermination des insectes nuisibles, pas un seul député ne s'y est opposé. Cependant, on s'oppose à tout ce qui concerne la milice, la loi et l'ordre. Je regrette la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui la milice, et j'espère que le ministre obtiendra chaque

dollar qu'il demande, afin qu'il puisse rendre justice à la milice et la traiter ainsi qu'elle aurait dû l'être; mais à juger par l'opinion exprimée par quelques honorables députés, je crains bien qu'elle ne soit pas traitée ainsi.

L'hon. T. A. CRERAR: Nonobstant le discours plutôt guerrier de mon honorable ami (M. Spence), je dois appuyer la réduction faite par le ministre dans le crédit actuellement à l'étude. Je n'hésite pas à dire que j'aurais aimé que ce crédit eût été réduit davantage. Si nous comparons le montant que nous dépensons pour l'instruction militaire en Canada, à l'heure actuelle, avec le montant dépensé pour ces fins, il y a dix ans, nous constatons une augmentation très élevée, en effet. Je répudie certaines critiques formulées par quelques honorables amis, à l'égard de ceux qui désirent une réduction de dépenses, et qui prétendent que ceux-ci sont animés par un esprit d'antagonisme et par un manque de respect de toutes choses militaires. Car, tel n'est pas le cas. Nous pouvons certainement discuter les prévisions budgétaires et la question d'une réduction, sans nous exposer à des critiques aussi injustes. Permettez-moi de répéter, en ce qui concerne ce crédit-ci, que je suis cordialement de l'avis du ministre qui propose de réduire de $400,000 ce crédit, et que mon seul regret, c'est qu'il n'ait pu le réduire encore davantage. Avant de reprendre mon siège, j'aurai un mot à dire au sujet de l'observation faite par mon honorable ami de Burrard (M. Clark), relativement à mon honorable ami de Calgary-Ouest (M. Shaw). A mon sens, mon honorable ami de Calgary-Ouest nous a fait un excellent discours cet après-midi. C'est un homme très modeste, et afin de chasser toute fausse impression qui pourrait exister dans l'esprit de mon honorable ami de Burrard, qui, lui aussi, s'est distingué sur le champ de bataille, je dirai au comité que mon honorable ami de Calgary-Ouest a combattu si vaillamment en France, durant plus de deux ans, que ses services militaires lui ont valu la croix militaire.

M. d'ANJOU (texte): Monsieur le président, je désire dire un mot avant que ces crédits soient votés pour bien définir ma position. Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans ce Parlement, à chaque session je me suis uni aux députés de l'opposition d'alors pour demander au gouvernement du temps de diminuer autant que possible les crédits de la Milice. Je n'ai pas changé d'idées ni de principes parce que j'ai changé de côté à la Chambre; mais je dois dire que je suis heureux de la décision qu'a prise l'honorable ministre de la Milice (M. Graham) de réduire davantage ses crédits cette année. Au début de la session, alors que je prenais la parole sur l'adresse en réponse au discours du trône, je félicitais le Gouvernement d'avoir décidé de réduire notablement les crédits de la Milice. Sûrement, j'aimerais que cette réduction soit encore plus considérable et j'ai confiance que l'année prochaine, lorsque l'honorable ministre viendra devant ce Parlement, nous constaterons une réduction encore plus substantielle. Comme je le disais en commençant, c'est une question de principe pour moi, ce n'est pas une question de montant. Je dois déclarer que je suis absolument satisfait de la réduction que fait l'honorable ministre dans le moment. Si nous additionnons toutes les réductions qu'il a décidé de faire, nous voyons que les crédits de la milice seulement sont réduits d'à peu près deux millions, et nous constatons aussi que le Gouvernement a décidé de réduire les crédits de la marine de guerre, si on peut l'appeler ainsi, d'au delà de un million de dollars, ce qui fait en tout, à peu près trois millions de dollars de réduction, tant dans le département de la Milice que dans le département du Service Naval. Je félicite sincèrement le Gouvernement et j'espère que s'il ne décide pas de couler les cinq vieilles cuves dont le gouvernement anglais nous a fait cadeau, il va se décider à les vendre au plus tôt.

Dans cette Chambre et en dehors de cette Chambre, je me suis déclaré partout un antimiliariste et un antiimpérialiste à tous crins, et je n'ai pas changé. Plus nous réduirons ces crédits de la milice, plus vite nous coulerons la marine, moins nous serons impérialistes et militaristes.

Je comprends la difficulté que l'honorable ministre de la Milice (M. Graham) a pu avoir cette année à réduire davantage ses crédits. Le Gouvernement qui préside actuellement aux destinées du pays est au pouvoir à peine depuis quatre mois. Evidemment, tous les ministres n'ont pas eu le temps de se mettre en contact avec leur ministère, ne sont pas au courant de tout. Conséquemment, il me semble que l'on peut être antiimpérialiste, conserver ses principes, et appuyer le Gouvernement dans ces circonstances.

Comme on l'a dit au cours du débat, non seulement la population d'une partie du pays, mais tout le pays est fatigué du militarisme, est fatigué d'entendre parler de la guerre. On prêche le désarmement

partout, on fait des dépenses considérables pour l'obtenir, le Gouvernement lui-même a été appelé à payer des sommes assez élevées pour prendre part à des conférences de désarmement, et ce ne serait pas mettre en pratique ce qui est décidé à ces conférences si on essayait d'augmenter au Canada les crédits de la milice.

Le Gouvernement a pris une bonne direction, il est dans la bonne voie et j'espère qu'il va continuer à marcher dans cette voie. La dernière guerre a été faite pour détruire le militarisme dans le monde, elle a été faite pour détruire la machine infernale allemande et il me semble qu'il est temps que l'on revienne à la raison. Un vent de folie a passé sur le pays au cours de la guerre; il est temps que tout le monde comprenne que nous devons revenir à l'état de paix, si nous voulons que notre pays reprenne son essor vers la prospérité.

On a parlé au cours de la présente session, lors du débat sur les crédits de l'agriculture, de réduire les octrois aux expositions agricoles. Je crois que les réductions que l'on fait dans les crédits de la milice devraient être attribuées à augmenter le budget de l'agriculture, ou encore, par exemple, à payer des pensions aux veuves et aux enfants de ceux qui sont allés se faire casser les reins de l'autre côté des mers.

Monsieur le président, nous avons entendu dans cette Chambre certains députés nous prêcher le militarisme; ils voudraient que tout le Canada soit un camp militaire. La plupart de ces messieurs sont des officiers de salon, des galonnés qui se sont pavanés ici au cours de la guerre, qui se sont promenés dans les rues de Montréal, d'Ottawa et d'ailleurs pendant que les fils du cultivateur et de l'ouvrier se faisaient tuer dans les Flandres. Ils n'ont pas de leçon à nous donner. Je représente un comté absolument antimilitariste et je le suis moi-même et je n'ai pas changé d'idée parce que j'ai changé de côté à la Chambre.

L'honorable HUGH GUTHRIE: Le crédit que nous discutons se rapporte aux exercices militaires annuels, c'est celui que le ministre de la Milice et le Gouvernement ont proposé à la Chambre et dont le chiffre représentait $1,400,000, lors du débat auquel il a donné lieu, il y a environ deux semaines aujourd'hui. Le ministre de la Milice ou son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe) veut maintenant qu'on le réduise de $400,000. Dans l'espace de deux semaines il s'est produit une transformation renversante. Le souvenir que m'a laissé le spectacle que la Chambre présentait à dix heures le soir du 25 avril, me représente le ministre dans une position aussi sûre que triomphante. Il est vrai qu'un des partisans du Gouvernemnt avait proposé de réduire le crédit d'environ $1,100,000, mais il se montra certainement à la hauteur des circonstances. Relevant la proposition de l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) demandant une diminution notable de ce crédit, le ministre fît bien comprendre à la Chambre qu'il était sur un terrain solide. Son attitude fut approuvée par l'immense majorité des membres de la droite; elle reçut l'appui unanime des cinquante députés qui composent le groupe oppositionniste, siégeant dans ce coin de la Chambre. C'était certainement le temps pour lui d'agir; c'était le moment propice qu'il n'aurait pas dû laisser échapper.

C'était le moment de mettre la Chambre à l'épreuve. Sa position était solide. Il avait, avec ses collègues du ministère, étudié sérieusement la question avant de la soumettre à la Chambre; ils croyaient avoir raison et la majorité de la Chambre était de leur avis. Mais pour un motif qu'il connaît mieux que nous, il a laissé échapper l'occasion; alors certains députés ministériels commencèrent à employer les grands moyens.

L'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) se plaint de ce que certains journaux ont recommandé à son chef d'employer les grands moyens à leur égard. Mais il n'a pas raison de se plaindre, car lui et ses amis ont employé les grands moyens contre le ministre. Ils l'ont pris pour ainsi dire à la gorge; ils l'ont traîné à la réunion du groupe ministériel et là ils lui ont dit qu'il fallait diminuer les crédits sans quoi ils le mettraient dehors . . . (Exclamations). .. . Et aujourd'hui, en dépit de l'hilarité manifestée dans les rangs ministériels, nous avons la preuve de la vérité de ce que j'avance. En effet le ministre se plaçant dans une position très humiliante, vient nous dire: Mes propres amis ne m'appuient pas; je suis obligé de demander à la Chambre de réduire de $400,000 les crédits destinés aux manœuvres annuelles.

M. CARROLL: C'est le régime démocratique.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami dit que c'est le régime démocratique. Je lui réponds que c'est l'emploi des grands moyens, c'est la politique de coups de bâton de certains députés de la province de Québec. Voilà le résultat; c'est humiliant et cela ne peut pas faire plaisir au ministre.

De quelle façon les estimations budgétaires sont-elles présentées à la Chambre? Le ministre est avisé par ses chefs de services des besoins du département Il est entouré pour cela de gens très capables à qui il a du reste rendu un hommage bien mérité, au cours de cette session. Ce sont des fonctionnaires qui possèdent une grande expérience et qui sont bien aptes à le conseiller. Se basant sur les renseignements qui lui sont fournis, il prépare un état qu'il présente à ses collègues du cabinet comme représentant les crédits qui sont nécessaires pour les manœuvres militaires de l'année. Il lui faut convaincre ses collègues de l'utilité de ces dépenses. Ils se mettent d'accord. Puis l'affaire est présentée à Son Excellence le gouverneur général. Celui-ci, à son tour, donne son approbation. Ensuite, les estimations sont soumises au Parlement comme représentant l'opinion réfléchie du ministre et de tout le cabinet. En présentant son budget, le ministre de la Milice, ainsi qu'en fait foi le Compte rendu officiel des débats (page 1191 de l'édition non revisée), s'est exprimé dans les termes suivants:

> Je pourrais dire que les prévisions budgétaires de la Milice ont été réduites autant qu'il est compatible avec la sécurité nationale.

Voilà une déclaration très énergique, une affirmation très significative. Le budget n'a pas été fait à la légère, de façon irréfléchie. Les prévisions ont été examinées attentivement, et, d'après le ministre, elles ont été réduites au minimum compatible avec notre sécurité. La Chambre a évidemment pris la parole du ministre quand il a fait cette déclaration que beaucoup d'entre nous savions être absolument exacte. Le ministre exprimait sa pensée, le cabinet aussi. La déclaration était conforme à la réalité et était basée sur l'avis qu'avaient donné ceux qui sont chargés de cela. Mais, malheureusement, le débat était à peine commencé que certains éléments dans les rangs ministériels donnèrent un avant-goût de ce qu'ils pouvaient faire avec les prévisions budgétaires et les propositions du Gouvernement. Mon honorable ami de Saint-Jacques semble oublier ceci: d'après la coutume parlementaire, ici comme en Angleterre, et d'après notre constitution, un député ne peut pas prendre l'initiative d'une dépense de fonds. Toutes les propositions entraînant une dépense doivent être faites par le cabinet même, après avoir été préalablement soumises à Son Excellence le Gouverneur général et approuvées par lui. C'est le Gouvernement qui est spécialement chargé de l'administration des finances. Quel que puisse être le talent d'un député, il ne peut pas présenter une loi de finances. Par conséquent, on a toujours considéré comme la coutume parlementaire habituelle. . .

L'hon. M LAPOINTE: Ne peut-il pas proposer une réduction?

L'hon. M. GUTHRIE: On peut proposer une réduction.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est ce qu'on a fait.

L'hon. M. GUTHRIE: Je parle de la proposition originale. La coutume parlementaire a toujours voulu qu'un projet de loi de finances présenté par le Gouvernement—et il est le seul à pouvoir le faire—entraînât le maintien ou la chute de ce Gouvernement. Je ne sache pas qu'il y ait une loi disant qu'un Gouvernement doit tomber si sa proposition est rejetée.

Je sais que, dans beaucoup de cas, des gouvernements ont retiré des propositions comportant des dépenses après qu'elles avaient été étudiées en entier par la Chambre, mais je ne crois pas qu'il soit jamais arrivé qu'un gouvernement ait été rossé par ses propres amis jusqu'au point de réduire sa proposition, à sa grande humiliation, et de dire: Nous demeurerons au pouvoir et nous endurerons la volée que nos amis nous ont donnée. Telle est aujourd'hui la position du ministre. Comme je l'ai dit: le ministre avait d'abord pris une excellente attitude au sujet des crédits primitifs, mais son attitude n'est pas aujourd'hui aussi bonne qu'elle l'était il y a quinze jours.

J'ai écouté avec la plus profonde attention les remarques de l'honorable député de Calgary-Ouest. Il a une manière très claire et très convaincante de présenter une question à la Chambre. Je l'ai écouté avec respect aujourd'hui, mais à la fin de ses observations je l'ai entendu dire: Je suis prêt à appuyer cette réduction, mais je ne serai pas satisfait de cela l'an prochain, alors que je demanderai une réduction plus considérable que $400,000 sur ce vote.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

L'hon. M. GUTHRIE: Ces réclamations viennent surtout du côté du Gouvernement. Si ces honorables députés désirent réduire davantage l'an prochain, pourquoi ne pas se mettre à la tâche aujourd'hui même? Il n'y a pas de doute sur ce que désirent les honorables députés qui viennent de crier "Très bien". Ils désirent réduire les crédits

pour les exercices annuels à rien du tout. A mon humble avis, monsieur le président, ces crédits sont actuellement à presque rien si nous avons en vue des exercices de quelque utilité et je sais que c'est là l'opinion du ministre lui-même. Vous pouvez réduire ce vote jusqu'à un certain point, mais il arrive un moment ou une autre réduction fait de tout le crédit une pure perte d'argent Sommes-nous arrivés à ce point? J'en ai bien peur. Tout d'abord, le vote n'était que de $1,400,000 et on propose aujourd'hui de le réduire de $400,000, soit 30 pour 100 du total. Tel qu'il était il ne permettait que la préparation partielle d'un certain nombre d'unités pendant une période limitée, et voici qu'on le réduit de 30 p. 100. On peut douter sérieusement que la préparation qu'on pourra donner avec le reste de cette somme soit de quelque avantage au Canada. Mon honorable ami de Calgary-Ouest a prévenu le ministre que cette estimation doit être encore réduite l'an prochain et son avis a été chaleureusement applaudi par les honorables députés de Québec qui siègent à la droite.

L'hon. M. LAPOINTE: Pourquoi mon honorable ami fait-il toujours allusion aux députés de la province de Québec? Il est des députés d'autres provinces de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai parlé des honorables députés que j'ai vu applaudir.

M. GAUVREAU: Votre vue n'est pas très bonne.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'elle l'est assez. J'ai fait des observations en conséquence de ce que j'ai vu...

L'hon. M. LAPOINTE: Je suis dégoûté de cela.

L'hon. M. GUTHRIE: Que mon honorable ami soit dégoûté ou non, je puis faire observer que c'est lui qui a été désigné pour proposer cette réduction de $400,000.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai essayé de la présenter moi-même.

L'hon. M. GUTHRIE: Si nous nous en tenions là, et bien que le vote ainsi réduit soit beaucoup trop insuffisant, cela pourrait passer, mais quand un groupe important de la Chambre nous prévient que la réduction n'est qu'un expédient pour cette année et que le vote doit être réduit davantage l'an prochain, on peut parfaitement se demander s'il ne vaudrait pas mieux faire la réduction cette année que de gaspiller de l'argent pendant l'intervalle. Ce que je me propose de faire et ce que je crois être le désir d'un fort groupe de la Chambre, c'est de maintenir l'attitude prise par le ministre il y a quinze jours. Il avait alors raison et le Gouvernement sait qu'il avait raison, comme le savent aussi la plupart des députés et je crois qu'ils l'appuieront. Dans ce cas, nous allons sauver le ministre de lui-même ou plutôt de ses propres amis et ne pas permettre qu'il soit humilié, "bâtonné" ou "intimidé" ou quelque chose comme cela. Quand vous savez que votre attitude est sûre, que votre proposition est juste, que les dépenses sont nécessaires et ne peuvent être réduites sans danger; quand le Gouvernement s'est prononcé lui-même sur la question, mon avis est que vous devriez appuyer la proposition faite tout d'abord par le ministre et c'est mon intention, à mon humble façon, de la supporter. Mon honorable ami et collègue, le député d'Hamilton-Est (M. Mewburn), député qui jouit d'une aussi profonde expérience dans les questions militaires que n'importe qui ici, nous a fait voir dans son discours de cet après-midi certains endroits où des économies pouvaient se réaliser, non pas dans la préparation des hommes, mais dans le service administratif et il est possible que ce qu'il a dit signifie beaucoup.

Son argument est celui-ci: maintenir le crédit au chiffre déjà inscrit au budget; ne consentez à aucune réduction; tenez bon; nous vous soutiendrons; le budget vous offre dans d'autres services, grâce à une réorganisation et à des changements administratifs, le moyen de faire cette économie de $700,000. D'après mon humble opinion, et l'expérience acquise au cours des deux années que j'ai passées au département, il est plus important de maintenir le crédit destiné aux exercices annuels que ceux des arsenaux actuellement.

Si je me reporte au budget, je constate que le Gouvernement a pour ainsi dire décidé de fermer l'arsenal de l'Ontario, puisqu'il ne demande que $25,000, somme à peine suffisante pour la garde du matériel et les appointements du personnel; cela n'a pas empêché le ministre d'inscrire $400,000 pour l'arsenal de Québec. On pourrait donc supprimer les prévisions de dépenses relatives aux arsenaux et employer les fonds à l'instruction annuelle des milices, la chose importante par excellence.

Je sais que les réserves de munitions à Lindsay sont inférieures aux besoins véritables. Et cependant le ministre arrête complètement les opérations de cet établissement. L'arsenal de Québec pourrait être

arrêté de la même manière, et voilà $400,000 de trouvés pour les exercices annuels. L'économie que le ministre veut réaliser se trouverait satisfaite, et s'il n'y a pas de guerre bientôt quel tort voulez-vous que le pays en éprouve? Mais nous aurons atteint ce but important: que l'instruction des troupes n'aura pas subi d'atteinte cet été.

M. HALBERT: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole aujourd'hui, vu que j'avais déjà fait connaître mon avis à la séance qui a précédé celle-ci. Je tiens à prévenir le comité que j'habite l'Ontario et non la province de Québec, et je félicite le ministre de son intention de réduire les crédits militaires; quatre-vingt dix pour cent de la population de l'Ontario l'en féliciteront également. Québec n'est pas seul à réclamer cette réduction; dans toute l'étendue du Dominion le peuple est favorable à l'abaissement des dépenses militaires.

Le sentiment militariste vit encore dans le pays. Je me souviens—et plusieurs de nos collègues sont dans mon cas—que dans une précédente session M. Mowat, de Toronto, qui appuyait le ministère unioniste déposa une motion pour inviter le Gouvernement à imposer en quelque sorte l'instruction militaire pour tous les jeunes gens entre dix-huit et vingt-cinq ans. Ils devaient tous accomplir quatre semaines d'exercice par année pendant sept ans. Il faut reconnaître que l'instruction militaire est impuissante à relever le niveau de la morale, pas plus en Canada qu'en Europe. La rivière ne peut remonter vers sa source. La moralité d'une nation dépend de la moralité au foyer domestique. Ce qui fait l'honneur des Canadiens aujourd'hui, c'est leur patriotisme inspiré par l'amour de la liberté.

Ce fait a été démontré au cours de la dernière guerre. On a, avec raison, rendu hommage à la valeur des soldats de notre corps expéditionnaire qui n'avaient jamais appartenu aux régiments de milice. Une longue instruction militaire n'a rien ajouté à la puissance du soldat allemand en campagne. Nos fils, après quelques mois d'entraînement, se sont montrés au moins les égaux des soldats germaniques, sans rien exagérer.

On insinue que ceux qui sont ici en faveur d'une réduction des crédits militaires manquent de patriotisme et qu'ils veulent la disparition de la milice. En ce qui me concerne—et je puis parler, je pense, pour la plupart de ceux qui m'entourent dans cette partie de l'Assemblée—j'affirme que moi et nos amis nous sommes aussi patriotes que n'importe qui dans cette Chambre. Je dois dire ceci: Notre fidélité n'appartient pas exclusivement aux officiers militaires. Des milliers d'hommes qui sont allés combattre en Europe, ont connu la vie des tranchées et sont maintenant retournés aux travaux des champs et des usines, y ont droit avant tout autre. Il y a aussi les femmes, qu'il ne faut pas oublier, celles qui ont travaillé nuit et jour et ont contribué au succès de la guerre avec autant de dévouement que les combattants. Ces concitoyens, dont on oublie, je crois, l'existence en ce moment, ont droit à notre sollicitude autant que les corps de milice.

On a dit que l'arsenal de Lindsay était fermé. J'apprends, et je crois le renseignement exact, qu'on n'a jamais expédié de munitions de cet arsenal bien que nous ayons toujours voté de l'argent à cette intention depuis que je siège ici. J'estime par conséquent que c'est bien de se débarrasser de cet édifice pour ne pas avoir à payer quelqu'un qui en prendrait soin. J'ai pris la parole simplement pour approuver l'action du ministre et lui dire qu'il a mon cordial appui dans la réduction de ce crédit. Je crois aussi que nous avons l'appui de la population loyale d'Ontario et aussi peut-être celui de la population de Québec.

M. PUTNAM: Mon honorable ami a-t-il bâtonné le ministère?

M. HALBERT: Il a dû rester une quantité de bâtons de l'autre côté quand le Gouvernement est passé de ce côté-ici. Je n'ai vu aucun bâton et je n'en ai pas employé —ce n'est pas mon genre.

L'hon. M. MANION: Je regrette que dans la discussion de cette question, à laquelle je n'ai pas pris part précédemment, il y ait eu une tendance trop prononcée, comme cela arrive habituellement quand nous ne sommes pas de l'avis du Gouvernement, à crier du côté ministériel "Tory, tory" et du côté progressiste, comme vient de le prouver mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Halbert) à crier "Militarisme, militarisme". Les choses en sont arrivées à ce point dans cette Chambre que si quelques honorables députés qui siègent dans ce groupe différent de l'un ou de l'autre parti ils sont dénoncés comme le "groupe tory" et dans des cas semblables à celui-ci comme "un groupe de militaristes".

L'hon. M. LAPOINTE: Et nous comme le groupe de Québec.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami ne m'accuse pas d'avoir jamais dit quelque chose contre Québec. . .

L'hon. M. LAPOINTE: Non, je le reconnais.

L'hon. M. MANION:...mais en somme mon honorable ami avouera qu'en cette occasion ce sont les membres de Québec siégeant en face qui se sont opposés à ce crédit.

L'hon. M. LAPOINTE: Je demande pardon à mon honorable ami; des députés de toutes les provinces ont parlé.

L'hon. M. MANION: Soit, mais c'est l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) qui a proposé de réduire le crédit et il a été appuyé par l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret), le député de Laprairie et divers autres, et dire que les honorables députés de Québec s'opposent à ce crédit, ce n'est pas nécessairement dire quoique ce soit de déplacé envers la population de Québec.

M. VIEN: Mon honorable ami a-t-il objection à ce qu'on appelle torys les députés qui siègent à côté de lui?

L'hon. M. MANION: Personnellement, je ne veux pas être appelé tory.

M. ARCHAMBAULT: Alors, pourquoi restez-vous là?

L'hon. M. MANION: Parce que, monsieur le président. Ce n'est pas ici un groupe tory.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. MANION: C'est pourquoi je reste ici. Je ne veux pas remonter dans l'histoire, mais il fut un temps, il y a cent ans, où il y avait des tories; il y a peu de députés aujourd'hui dans cette Chambre qui se disent tories. Et s'il y a quelques-uns qui le font, c'est leur affaire, quant à moi, je ne le dis pas; et je ne suis pas un tory. Et j'ajoute parmi les honorables députés qui siègent à mes côtés je ne considère pas qu'il y en ait beaucoup, s'il y en a, qui soient tories.

M. ARCHAMBAULT: Nommez-les.

L'hon. M. MANION: Pour revenir à la question, je discutais, ce qu'était le militarisme et le crédit soumis au comité. Parce que quelques-uns d'entre nous ont voulu faire adopter ce crédit, nous sommes accusés d'être des militaristes par mon honorable ami qui vient de parler et d'être des tories par mon honorable ami de Saint-Jacques et ses collègues. Mais nous sommes dans la même position que le ministre de la Milice qui a présenté ces crédits et qui a fait, comme l'a dit mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie) un très beau discours l'autre soir pour défendre ses crédits. Je peux dire très franchement que c'est de beaucoup le meilleur discours que je lui ai entendu prononcer dans cette Chambre.

Mais quand mon honorable ami de Saint-Jacques prétend qu'il exprime l'opinion du Canada tout entier, j'estime qu'il fait une déclaration un peu risquée; et quand mon honorable ami d'Ontario-Nord déclare qu'il parle pour quatre-vingt-dix pour cent de la population du pays, je pense qu'il fait une déclaration exagérée d'au moins quaquatre-vingts pour cent.

Il a été élu pour représenter ici une circonscription électorale de sorte qu'il a parfaitement le droit de parler pour lui-même et au nom de ses commettants; je doute fort toutefois qu'il ait le droit de parler au nom de mes commettants sur une question de cette nature. De plus, je ne suis pas un militariste et je ne l'ai jamais été. Sous nombre de rapports je partage l'opinion des gens qui ne veulent pas que le Gouvernement consacre de trop fortes sommes au maintien de la milice canadienne; c'est là l'attitude que j'ai toujours prise. Cependant, après avoir parcouru les crédits en discussion, je constate qu'en réponse à une question posée par l'honorable député de Toronto (M. Church), le ministre de la Milice a admis que le budget de la milice pour l'exercice courant est à peu près le même qu'en 1912-1913. Or, si vous tenez compte que le dollar vaut aujourd'hui environ 60 p. 100 de ce qu'il valait en 1912, il s'ensuit nécessairement que les présents crédits du département de la Milice sont en réalité de 40 p. 100 moins élevés que le budget affecté à ce service en 1912.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que la situation financière du pays est la même aujourd'hui qu'en 1912?

L'hon. M. MANION: Elle n'est pas la même, je l'avoue. Cependant, je poserai à mon tour une question à mon honorable ami. La situation sur un pied de paix est-elle la même aujourd'hui dans le monde entier qu'en 1912-1913? J'ai lu dernièrement—et mon honorable ami l'a également lu, j'en suis convaincu—les déclarations qu'a faites le fameux chef ouvrier d'Angleterre, M. J. H. Thomas, où il affirme que l'Europe à l'heure actuelle est tout

autant à la veille d'une guerre qu'au cours des premiers mois de 1914.

M. RINFRET: Ne dit-il pas dans la même interview que l'Angleterre devrait s'abstenir de participer à la guerre, au cas où elle éclaterait?

L'hon. M. MANION: Certainement. Cependant, un autre chef ouvrier, John Burns, est sorti du cabinet Asquith en 1914, en invoquant le prétexte que l'Angleterre devait s'abstenir de participer à la guerre; elle n'y participa pas moins. Je n'hésite pas à l'affirmer, et l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) qui compte au nombre des députés les plus intelligents, l'admettra avec moi, du moment qu'une guerre éclate de nos jours dans n'importe quel coin du globe, personne ne peut dire quels pays y prendront part tant que les hostilités ne sont pas terminées. Les pays sont si rapprochés les uns des autres aujourd'hui, les moyens de transports si perfectionnés et les principaux peuples de l'univers entretiennent des relations tellement étroites, que personne n'est en mesure de prédire quels sont les pays qui participeront à la prochaine guerre. Et certes! l'attitude de la métropole et de la France, la mère patrie de la plupart de mes collègues de la province de Québec...

M. RINFRET: De tous les députés de la province de Québec.

L'hon. M. MANION: Pas du tout; le ministre du Commerce (M. Robb) ne pourrait guère en dire autant. La France, c'est vrai, a adopté une attitude militariste; et je ne la blâme pas, car elle a énormément souffert des effets de la dernière guerre. Ici au Canada, nous ne savons pas du tout ce qui se produirait au cas où une nouvelle guerre éclaterait en Europe. A l'instar de tous mes collègues, j'espère sincèrement que nous ne verrons pas éclater prochainement une autre guerre à laquelle le Canada serait obligé de prendre part. Je nie absolument toutefois l'existence du militarisme au Canada et je repousse avec toute l'énergie dont je suis capable la tentative d'accoler l'épithète de militariste aux noms des honorables députés de la gauche officielle—pour ma part, je suis d'autant plus à l'aise pour ce faire que je suis un adversaire irréconciliable du militarisme—et cependant, je ne suis pas pacifique au point de présenter la joue gauche à qui m'aurait souffleté sur la droite. La situation mondiale actuelle est telle que nous ne savons pas à quel instant nous pourrons avoir besoin des services des officiers qui sont versés dans les choses de la guerre. Quelques-uns de mes collègues tant de la droite que de la gauche ont relevé le fait que, nombre de bons soldats qui ont pris part à la dernière guerre et se sont distingués sur les champs de bataille, y compris mon honorable ami de Calgary-Ouest (M. Shaw), ne font plus partie de la milice. C'est exact. Je tiens toutefois à le faire observer à mes honorables amis de la droite, ce sont l'armée régulière anglaise ainsi que les régiments aguerris de France qui ont sauvé Paris de l'invasion allemande et préservé les ports alliés, au début des hostilités en 1914. Si la France et l'Angleterre avait adopté l'attitude qu'assument à cette heure un bon nombre de représentants du peuple au Parlement canadien, à savoir que l'instruction militaire est absolument inutile au pays—voilà l'attitude qu'adoptent mes honorables amis à en juger par les applaudissements avec lesquels ils ont salué les remarques de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie)—si, dis-je, l'Angleterre et la France avait assumé pareille attitude en 1912 et en 1913, rien au monde n'aurait pu empêcher les armées allemandes de s'emparer de Paris et de conquérir l'univers. Je n'ai jamais approuvé l'attitude de pacifisme à outrance qu'avait adoptée l'ex-président des Etats-Unis au cours des premières années de la guerre. Il s'agissait d'un idéalisme très élevé; cependant, il a pas reçu l'appui du peuple américain aux dernières élections pas plus d'ailleurs qu'il ne fut en mesure de poursuivre cet idéal jusqu'au bout, car les Etats-Unis s'aperçurent en dernier ressort qu'ils étaient obligés de participer au conflit afin de sauver la civilisation occidentale du joug de l'Allemagne.

J'ai pris la parole en vue de répondre brièvement à certains députés qui en ont accusé d'autres de verser dans le torisme et le militarisme. Sans être moi-même militariste, je trouve que l'honorable ministre de la Milice (M. Graham) aurait dû s'en tenir au budget qu'il a d'abord présenté et que nous avons approuvé. Loin de moi de vouloir dicter à un vieux politicien comme lui ce qu'il devrait faire, mais il me semble que si, étant ministre, je voyais mon propre parti désapprouver le budget que j'aurais présenté et appuyé d'un puissant discours, je croirais devoir démissionner.

M. FOURNIER: Il n'était pas obligé de démissionner.

L'hon. M. MANION: Non, il a retraité. Il y a, à la tête de la milice de tout pays, des hommes exercés qui se rendent sur la ligne de feu pour se battre, quand la guer-

re les y appelle. Si un grand nombre des soldats canadiens qui allèrent se battre en Europe manquaient de préparation, ceux qui les conduisaient étaient, en général, d'anciens militaires. Voilà ce que je crois pouvoir dire, bien que j'aie servi en France sans avoir jamais fait partie de la milice canadienne. Les chefs de l'armée canadienne, à compter de sir Arthur Currie, avaient déjà servi dans la milice canadienne et pris part à ces campements. L'honorable député de Kingston (M. Ross) qui a prononcé un si éloquent discours cet après-midi, était de ceux-là. Je ne chercherai pas querelle au ministre de la Milice sous prétexte qu'il a retraité; mais il avait pris, l'autre jour, l'attitude qu'il devait prendre. Je l'admirerais beaucoup de l'avoir gardée au lieu de retraiter noblement comme l'a dit un des députés ministériels.

M. GOULD: La Chambre me paraissant à peu près unanime à approuver le sous-amendement, il n'y a pas lieu de prononcer de longs discours en faveur cette proposition; aussi me bornerai-je à une couple de commentaires sur les observations des deux députés qui ont parlé cet après-midi, et surtout sur celles du député de Fort-William (M. Manion). Celui-ci a l'air de pouvoir à peine définir ce que devrait être le nom de son parti ou, au moins, de s'opposer à ce qu'on l'appelle le parti Tory. Je trouve, moi, que nous pourrions l'appeler le parti préhistorique du Canada. Si ceux qui y appartiennent jugent ce nom inacceptable, à eux de ne pas l'accepter.

M. RINFRET: Le parti antédiluvien.

M. GOULD: Je ferai maintenant allusion à certaines observations de l'ancien ministre de la Milice (M. Guthrie). En suivant attentivement les débats, j'ai cru m'apercevoir qu'à l'égard du budget de la Milice, le parti le plus réellement favorable à l'adoption des crédits les plus élevés possibles, c'est celui dont les représentants siègent là-bas, dans le coin de la Chambre. L'année dernière et il y a deux ans l'ancien ministre de la Milice déclarait, sans équivoque, avoir soumis à la Chambre le budget le moins élevé qu'il fût possible de présenter. Revenant aujourd'hui à la charge, il signale que ces réductions importantes ayant été faites par le ministre actuel de la Milice, il serait dangereux d'en faire davantage et que nous ne l'oserons pas. Lorsque l'honorable député était lui-même ministre de la Milice, j'ai tâché de lui faire l'honneur de croire qu'il en connaissait plus que moi au sujet des conditions d'organisation de la milice canadienne; mais l'hésitation et l'incertitude dont il fait preuve maintenant me portent à avoir moins confiance en lui. C'est à nous de tirer nos propres conclusions et de nous rappeler que nous sommes ici pour représenter nos mandataires. Les militaristes, s'il en existe au Canada—ce que je ne veux pas affirmer d'une manière spécifique, bien qu'on ait prouvé qu'il en existait—ont fait leur temps. Depuis cinq ou six ans ils doivent avoir assouvi leur passion pour le militarisme et maintenant les amis de la paix devraient avoir leur mot à dire. Ils n'en ont pas encore eu l'occasion, il ne leur a pas été donné d'établir ce que peut faire la paix pour le bonheur du Canada et de l'univers entier, mais je crois vraiment qu'il est temps que leur voix se fasse entendre dans les conseils de la nation et que l'on cherche à faire triompher les vœux de la population, qui fournit le nerf de la guerre, l'argent nécessaire pour répondre à toute exigence.

Nous reconnaissons que la milice est nécessaire de temps à autre. Pour l'édification des journaux canadiens qui, à maintes reprises, ont attaqué et comparé les membres du groupe progressiste qui, en conscience et avec de bonnes intentions, demandaient la réduction de ces crédits, il nous faut expliquer à la députation et à la presse de ce pays que, depuis trois ans, le groupe progressiste n'a pas exprimé un seul sentiment qui leur donne lieu de penser qu'il n'est pas en faveur de la milice. Nous avons dit et redit dans tout le Canada que nous n'approuvions pas les dépenses exagérées et, depuis trois ans que je suis ici, on a souvent donné des preuves irréfutables que des fonds n'avaient pas été distribués avec justice, ou n'avaient pas servi aux fins de la milice. Une idée qui hante le cerveau des gens c'est que les deniers que nous sommes censés accorder à la milice ne sont pas employés pour elle, mais servent à faire vivre une aristocratie en ce pays.

Vu que la Chambre paraît approuver la réduction projetée, il m'est inutile de consigner dans le hansard les chiffres que j'ai recueillis; cependant, je désire relever une affirmation du ci-devant ministre de la Milice (M. Guthrie) au sujet de la conduite que tient le ministre avant de soumettre son budget à la Chambre. Des conseillers, dit-il, viennent lui dire quelle est la somme d'argent nécessaire; ses conseillers, ajoute-t-il, sont des hommes capables. Nous avouons qu'ils sont capables; mais, je le demande encore, les conseillers du

ministre, non seulement dans le département de la Milice—dans tous les autres aussi—ont-ils uniquement pensé, tant à celui qui fournit l'argent, qui doit payer les dettes, qu'aux moyens de dépenser les fonds? Savent-ils aussi bien trouver l'argent qu'ils savent comment le dépenser? C'est là une idée que tous les ministres d'Etat devraient toujours entretenir. Le ci-devant ministre a déclaré que le ministre recevra les conseils de ses employés, qu'il soumettra ensuite son budget au Gouverneur général et qu'il le communiquera à la Chambre. Pendant qu'il tenait ce langage, il m'est aussitôt venu à l'idée que, au moment où le ministre soumettrait son budget à la députation, quelqu'un élèverait la voix pour plaider la cause du public; en effet, en aucun cas, au cours de ses observations, le ci-devant ministre n'a parlé des intérêts de ceux que nous avons laissés derrière nous et qui doivent fournir les fonds. Je plaide la cause du public et je suis prêt à partager l'opinion, exprimée par le représentant d'Ontario-Nord (M. Halbert), que neuf sur dix des citoyens du Canada blâment les grosses dépenses que l'on a faites en ce pays au ministère de la Milice.

J'ai préparé une suite de calculs qui démontrent que, dans certains districts, le rapport entre le nombre des officiers et celui des soldats est de 1 à 2 trois dixièmes. Dans la ville d'Ottawa même, j'ai causé avec des officiers; j'en ai rencontré jusque dans cette enceinte et d'admirables et braves membres de la Chambre m'ont dit qu'ils approuvent cette réduction du budget; de même, de vaillants citoyens d'Ottawa et de tout le pays m'ont appris qu'ils sont en faveur de notre demande d'une diminution, vu qu'ils reconnaissent d'emblée que l'argent n'est pas équitablement dépensé; qu'il sert à payer la solde des officiers; que nous avons trop de ceux-ci et que nous n'avons pas assez de soldats; que, dans ces immenses régions, il faudra trois jours pour réunir et équiper les hommes afin qu'ils puissent prendre part à leur manœuvre, et qu'il en faudra autant pour les renvoyer dans leurs foyers.

Est-ce là une milice? Non, et je puis prouver que, dans un district du Canada, les officiers ont reçu, comme soldes et allocations, de six à sept mille dollars de plus que tout ce qu'on a dépensé pour les soldats, pour les équipements, pour leurs frais de déplacement et tout le reste. C'est cela que la population canadienne blâme, et non pas l'attitude hostile envers la milice qu'on nous attribue faussement ici.

Lorsqu'on dit que nous ne voulons pas de la milice, on ajoute que nous manquons de patriotisme. Il n'en est rien; cependant nous avons appris ce que vaut un dollar et c'est ce que nous avons mission de faire comprendre. Nous voulons que ceux qui reçoivent l'argent se rendent compte de la valeur actuelle d'un dollar. Voilà ce que nous demandons, et c'est pourquoi j'exige un traitement équitable et une dépense légitime, non dans le dessein de maintenir un sentiment d'antagonisme envers la défense nationale, ni de faire naître l'idée que nous désirons abattre tout groupe qui la préconise en ce pays.

Quand on constate dans les divers districts que chaque officier n'a que deux ou trois hommes à former, on se trouve en présence d'un résultat autre que celui que l'ouverture de crédits comme celui-ci est de nature à faire prévoir. J'ai demandé à quelques-uns de mes collègues ce qui se passe dans d'autres districts; ils m'ont donné à entendre que l'état des choses y est le même. J'ai encore un autre léger sujet de plainte.

On dirait vraiment que le militarisme s'empare de l'esprit de certaines personnes dès qu'elles se trouvent revêtues de quelque autorité. A leurs yeux, la loi militaire l'emporte sur la loi civile; c'est la mentalité boche qui leur inspire une conception pareille. Il y a une quinzaine de jours à peine, un incident s'est produit dans la province d'Ontario; il s'agissait d'opérer la saisie de spiritueux dans un débit, et on alléguait comme excuse que la loi militaire a le pas sur la loi civile. Revenons donc à la réalité et donnons-nous la main pour agir comme des hommes: le peuple, j'en suis sûr, approuvera tout ce que le souci de l'équité nous fera accomplir.

Je veux terminer par une allusion à certaines choses qui se rattachent au district militaire n° 12, où il existe un état de choses qui semble ne se manifester en aucun des autres districts.

L'hon. M. GRAHAM: Quel en est le chef-lieu?

M. GOULD: Je relève dans le rapport de l'auditeur général un item relatif au district militaire n° 12; à mon humble avis les auteurs de choses dont je veux parler ont assez l'air de se moquer des gens. Sous la rubrique "promenades d'officiers", je vois ici un état de dépenses comme il semble ne s'en être fait que dans le district n° 12. Ainsi, on a loué une salle au prix de $5 et fait payer par l'Etat pour $32 de billets de théâtre. Voilà un autre

fruit de la mentalité du militariste, et je ne m'explique pas qu'il ait pu venir à l'idée des officiers de ce nouveau district militaire qu'ils avaient le droit d'aller au théâtre aux frais de l'Etat pendant leurs randonnées à travers le pays. Ces gens, si l'on considère le montant inscrit en regard du nom de chacun d'eux, sont assurément capables de s'offrir le théâtre à leurs propres frais. Et remarquez bien que le pauvre diable qui a fourni la salle n'a reçu que cinq dollars. Comme le sujet me paraît être de ceux qu'il convient d'aborder au cours de l'examen des prévisions budgétaires, je vais lire le détail de ces dépenses afin de le faire consigner dans le hansard. Le voici:

Promenades d'officiers: Prince-Albert, 10 septembre, louage d'auto, $90; frais d'hôtellerie, $4.50; Saskatoon, 22-23 septembre, louage d'auto, $29; frais d'hôtellerie, $85.10; théâtre, $32; Regina, 29-30 septembre, louage d'auto, $119.50; frais d'hôtellerie, $79.15; location de salle, $5; North-Battleford, 13-14 octobre, louage d'auto, $34.60; frais d'hôtellerie, $27.75; Estevan, 26 octobre, frais d'hôtellerie, $13.40; louage d'auto, $3.50.

Disons en passant qu'il ne s'est dépensé que $17 ou $18 dans Assiniboïa, bien qu'on y ait fourni les fonds et qu'on les ait taxés d'autre manière. Voilà ce qu'on obtient en retour de tout ce qu'on nous prend sous forme de crédits. Je poursuis:

Moosomin, 28 octobre, frais d'hotellerie, $20; louage d'auto, $42; calques en bleu, etc., pour promenades, $24.69.

Voilà des dépenses que rien ne justifie et, comme on l'a déjà fait observer, on dirait que nos généraux et autres officiers d'état-major prennent plaisir à se promener à travers le pays et qu'ils ont le toupet de faire solder des frais pareils par l'Etat, eux dont la solde est pourtant assez forte pour qu'on ait au moins raison de penser qu'ils sont plus qu'abondamment pourvus d'argent provenant de la caisse publique.

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

Reprise de la séance

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT À NANAÏMO

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 6), déposé par l'honorable M. Tolmie, relatif au chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

M. le PRESIDENT: M. Neill a proposé par voie d'amendement que l'article 1er de ce projet de loi soit modifié par la radiation de tout le texte qui suit l'expression "chemin de fer", en 18e ligne. Cet amendement est-il adopté?

[M. Gould.]

M. NEILL: Je dois expliquer de nouveau que cet amendement tend à faire relever de la loi des chemins de fer la compagnie visée par le présent bill. Il n'a pas d'autre objet que celui-là. Un honorable collègue a dit l'autre soir que cette modification n'a guère d'utilité parce que la situation de cette compagnie est différente de celle de toutes les autres. Tel n'est cependant le cas, et j'ai un précédent sur quoi m'appuyer pour démontrer qu'aux yeux de la législature fédérale cette compagnie doit être mise sur le même pied que les autres.

Cette charte a été renouvelée en 1914 pour la quatrième fois, je crois; c'est la septième fois qu'on veut la faire renouveler. Dans la loi de 1914, se trouve la phrase suivante:

...et doit, dans les deux ans, y employer une somme équivalente à quinze pour cent de son capital social.

C'est précisément l'article qui sera mis en vigueur en vertu de la loi des chemins de fer si mon amendement est adopté. Nous avons donc un précédent, non seulement en ce qui concerne les autres chemins de fer mais en ce qui concerne celui-ci pour l'insertion de cet article. Je demande simplement que cet article soit inséré de nouveau, après huit ans, où il l'a été pour la première fois.

M. DICKIE: Ce chemin de fer intéresse ma circonscription. J'ai mon excellent voisin de Comox-Alberni (M. Neill) au nord, et l'honorable député de la ville de Victoria (M. Tolmie) au sud, et, bien entendu, je désire rester en bons rapports avec tous les deux. Cependant, en portant mes regards vers le sud, suivant la loi de la gravité, je me sens naturellement attiré, à ce sujet, vers l'honorable député de la ville de Victoria. Je connais parfaitement la région traversée par cette voie ferrée. Mon bon ami de Comox-Alberni a un talent descriptif remarquable. Mais ses peintures sont avant tout des œuvres d'imagination. Dans ce cas-ci, il nous offre une peinture cubiste, à mes yeux, que je ne puis comprendre. Il a expliqué au long à la Chambre que, si ce projet de loi est adopté, le Pacifique-Canadien ne construira pas la ligne, même s'il a un an ou deux pour en commencer les travaux. Je reconnais que cela se peut. Mon honorable ami nous a parlé d'immenses chutes d'eau.

M. NEILL: Je soulève la question du règlement. L'honorable député s'écarte de la question. Nous ne discutons pas sur la longueur du délai ou sur la construction; nous examinons un amendement en vertu

duquel la compagnie dépensera 15 p. 100 du coût de construction dans la limite de temps autorisé.

M. DICKIE: Si j'enfreins le règlement, monsieur le président, je m'inclinerai devant votre décision. Je n'ai pas consacré beaucoup d'instants a cette question. Je traite le principe du projet.

M. le PRESIDENT: L'honorable député discute le premier article du projet de loi. A mon avis, il en a le droit.

M. DICKIE: Je le répète, je connais ce pays, et pour vous montrer que mon honorable ami fait de la peinture cubiste, je vous ferai observer qu'il a dit, l'autre soir, que cette question n'était pas étrangère au problème de l'immigration au Canada. La région que traverserait cette ligne est une petite vallée, et nous avons chez nous beaucoup de personnes qui habiteraient cette vallée si nous le voulions. Elle a été défrichée. Les perspectives au point de vue agricole ne sont pas aussi brillantes que nous le désirerions, mais des colons s'établiront quand même dans ce territoire. Il ne serait pas avantageux, aujourd'hui, pour le Pacifique-Canadien, pas plus que pour aucune autre compagnie, de construire un chemin de fer dans cette contrée. Sans cela, je comprendrais que l'on forçat le Pacifique-Canadien de construire cette ligne.

Bien que les membres de ce côté-ci de la Chambre n'aient guère lieu de se louer du Pacifique-Canadien, je crois que lorsque l'on montrera que la construction de cette voie ferrée doit être une entreprise rémunératrice, il en commencera les travaux.

Le député de Comox-Alberni dit qu'il y a des mines de radium en cet endroit. Comme il n'en existe que huit onces dans tout l'univers, le transport n'en serait pas considérable. Je suis allé à la recherche de minéraux dans une île appelée l'île de la Vallée, et je sais que des prospecteurs prétendent qu'elle contient du roc dénotant de la radio-activité, ce qui signifie qu'il y a du radium. L'honorable député de Comox-Alberni nous a dit, l'autre soir, que c'était la seule mine de radium de l'Amérique. Je répondrai que le comté de Gilpin, dans l'Etat du Colorado, a fourni une bonne partie du radium de tout l'univers, le minerai ayant l'aspect de l'uranium ou de la carnotite qui fournit le radium. Ce chemin de fer serait absolument inutile à l'exploitation du radium s'il s'en trouvait dans cette région. Il y a, sur l'île de Vancouver, une voie excellente qui est silonnée de centaines d'automobiles, moyen de transport beaucoup plus agréable que les chemins de fer. Cette route aboutit au sud de l'embouchure de la rivière Campbell, et cette ligne lui serait assez parallèle. Actuellement, on se dispense facilement d'un chemin de fer pour transporter le bois de construction de cette région; la route se conforme si bien aux contours de la côte que le bois descend naturellement vers les eaux salées de la baie Duncan que cette voie doit atteindre, à l'extrémité de cette magnifique route d'automobiles sur l'île de Vancouver.

Il y a là quelques colons, et d'excellents colons, établis sur de petites terres. Mais chacun sait qu'il faut plus que quelques colons, établis par ci par là, pour justifier la construction d'un chemin de fer. Si une autre compagnie de chemin de fer au Canada était prête à commencer la construction dans ce territoire, ou si cette construction pouvait être hâtée de quelque manière, je n'aurais rien dit ce soir, mais tel n'est pas le cas. Il y a là d'immenses pouvoirs hydrauliques. Dans les rapports officiels on estime à 200,000 chevaux-vapeur la force qui pourrait être développée. Il y a aussi dans cette région un dépôt considérable de fer, et que j'ai visité. On fonde beaucoup d'espérances là-dessus, mais autre chose est de démontrer si tout cela a une valeur commerciale ou non. Quand on commencera à développer ces pouvoirs hydrauliques et ce vaste dépôt de fer, on peut s'attendre à ce que ce chemin soit prolongé; mais dans le moment, et ainsi qu'un honorable membre de cette Chambre l'a fait observer au commencement de la session, il me semble que l'honorable député de Comox-Alberni fait là "beaucoup de bruit pour rien".

L'hon. S. F. TOLMIE: L'amendement proposé par l'honorable député de Comox-Alberni aura pour effet, ainsi qu'il l'a dit, de mettre ce chemin de fer sous le régime de la loi des chemins de fer, article 161. Eh bien, l'intention qu'on a eu en vue avec cet article particulier était d'empêcher la manipulation de chartes par des compagnies irresponsables de chemins de fer. Je crois que ni le Canadien-Pacifique ni le Canadien-National ne peuvent être compris dans cette catégorie, et par conséquent ces restrictions sont bien inutiles dans les circonstances.

Dans la loi promulguée, je crois, en 1919, et constituant en corporation nos chemins de fer nationaux, une disposition fut introduite prolongeant les pouvoirs accordés par

les chartes de divers chemins de fer compris dans ce réseau, et qui avaient été précédemment autorisés tant par le gouvernement fédéral que par les législatures provinciales. Sous ce rapport, certains privilèges furent conférés à ces chemins. La disposition dans la loi se lit ainsi qu'il suit:

> Les délais pour le commencement et la terminaison de la construction des lignes de chemins de fer spécifiées dans la seconde annexe de la présente loi, que certaines compagnies comprises dans le réseau du Canadian Northern étaient autorisées à construire, sont par les présentes prorogés à deux ans et cinq ans après la promulgation de la présente loi.

L'année suivante, le Canadien-Pacifique introduisit plusieurs bills concernant de nouveaux embranchements et des prolongements de ses lignes, et on demanda au comité des chemins de fer si l'article 161 de la loi des chemins de fer pouvait s'appliquer à ces chemins. On fit remarquer au comité, cependant, que le Canadien-Pacifique avait droit au même traitement à cet égard que celui que nos chemins de fer nationaux avaient reçu l'année précédente. Le comité partagea cet avis et accorda la requête du Canadien-Pacifique. Chose étrange, parmi ces bills, il en était un qui avait trait à la ligne même de chemins de fer qui fait l'objet de la présente discussion ce soir. L'adoption des lois concernant le Canadien-Pacifique ne donna lieu à aucune difficulté l'année suivante, 1921. Les mêmes privilèges furent accordés. En ce cas particulier, je ne vois pas pourquoi une exception devrait être faite, particulièrement vu que ce bill a été soumis au comité des chemins de fer où il a été accepté.

L'honorable député de Comox-Alberni a parlé l'autre soir de l'extension de pouvoirs de la charte du Canadien-Pacifique, ce qui empêchera d'autres chemins de fer de construire dans ce territoire. Je ne crois pas que cela puisse être le cas, car de 1916 à 1920 le Canadien-Pacifique a laissé tomber sa charte pour ce chemin particulier, et pas une autre compagnie de chemins de fer n'offrit de construire cet embranchement. En réalité, et situé comme il est, cet embranchement n'est qu'un prolongement du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, et comme il n'y a aucun autre chemin de fer à cette extrémité de l'île Vancouver, aucune autre compagnie n'était disposée à construire une ligne dans ce territoire, parce qu'elle n'aurait pu se raccorder à aucun autre chemin.

Quand on demanda la prorogation de délais devant le comité des chemins de fer, en 1920, M. McLeod, qui a des attaches avec les chemins de fer nationaux, assistait aux séances dans les intérêts du Canadien-National, et le comité lui demanda s'il désirait construire une ligne de chemin de fer sur la route tracée par le Canadien-Pacifique jusqu'à la baie Duncan, et il informa alors le comité qu'il ne désirait aucunement construire une ligne quelconque de chemin de fer ni prolonger le réseau du Canadien-National jusqu'à cette section de la Colombie-Anglaise.

On a aussi déclaré que ce serait une grande injustice pour les colons si ce chemin de fer n'était pas construit. Ainsi que je l'ai fait remarquer en une occasion précédente, ce chemin de fer suit en ligne presque parallèle la côte orientale de l'île Vancouver, et il n'est pas trop loin de la côte, qui est dotée d'un excellent service de bateaux à vapeur. En outre, les routes dans cette région, et en réalité sur toute l'île de Vancouver, sont d'un type très supérieur, de sorte que les cultivateurs ne souffriront que très peu d'attendre encore quelque temps la construction de ce chemin de fer.

J'ai déjà fait observer qu'en limitant à un an et trois ans le délai pour le commencement et le parachevement des travaux au lieu de deux ans et cinq ans respectivement, ce serait se départir de la règle adoptée pour les chemins de fer nationaux.

Vous le savez, monsieur le président, il faut beaucoup de temps pour conclure les arrangements préliminaires, et si l'on accordait qu'une année pour commencer la construction, cette période serait absorbée par les préparatifs et la compagnie de chemin de fer se trouverait probablement dans l'obligation de demander un prolongement de délai d'ici douze mois. Etant donné l'instabilité actuelle de la situation financière on ne peut construire de nouveaux chemins de fer qu'après avoir bien examiné la situation, et il y a lieu de compter sur de bons résultats de l'argent dépensé. Cette compagnie espère et désire prolonger sa voie, dès que ses experts en finance croiront qu'il est possible d'en retirer un profit raisonnable. On a déjà fait des levés et préparé des plans.

L'honorable député de Comox-Alberni à parlé, l'autre soir, de la construction de chemins de fer servant au transport des billes dans cette partie de la Colombie-Anglaise. Cet exemple était loin d'être juste, puisqu'il est bien connu que ces voies ferrées ne sauraient être acceptables à la commission des chemins de fer pour le

transport soit des voyageurs soit des marchandises.

Quant au pouvoir d'émettre des obligations, privilèges que l'on a omis de renouveler, je dirai que l'honorable député de Comox-Alberni a fait observer au comité que la compagnie en a agi ainsi parce qu'elle n'avait pas l'intention de construire la voie ferrée. La loi de 1920 accordait ce privilège à la compagnie, et pour cette raison il n'y a pas lieu de le renouveler. Il est parfaitement vrai que le projet de loi (bill n° 5) concernant le chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui est également soumis à l'étude du comité, en ce moment, contient une disposition accordant ces pouvoirs d'émission, mais on m'informe que la raison en est que la charte d'une de ces lignes est périmée, ce qui a nécessité le renouvellement de ce privilège. Le coût de la construction d'une voie ferrée, aujourd'hui, est d'environ 50 p. 100 plus élevé qu'il n'était, en 1913. La plupart des matériaux de construction d'un chemin de fer coûtent deux fois plus cher, sinon plus. Les rails se vendent deux fois plus cher et le prix des traverses est augmenté de 30 à 40 p. 100. Règle générale, les prix sont beaucoup plus élevés qu'en 1913 et, en toute probabilité, s'accentueront davantage avant la baisse qui, cependant, ne peut tarder à se produire.

Etant donné qu'il s'agit ici de la plus grande société de chemin de fer du monde et d'une compagnie qui a contribué puissamment au progrès du Canada, j'estime que la simple justice nous force de lui accorder les privilèges que nous avons accordés aux autres chemins de fer canadiens, et de nous en rapporter à la bonne foi de la compagnie pour la construction de ce chemin, dès que l'état de choses lui permettra de le faire. C'est pourquoi, monsieur le président, le comité devrait adopter ce projet de loi, car je ne vois pas que l'on y fait de sérieuses objections.

M. NEILL: L'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie) a enfreint le règlement durant tout le cours de ses observations, et, pour cette raison, je ne crois pas devoir m'y arrêter longuement. L'amendement à l'étude a pour objet d'assujétir cette compagnie aux dispositions de la loi des chemins de fer de façon à ce que la compagnie soit forcée de dépenser 15 p. 100 du coût de la construction. Cela a-t-il quelque rapport avec les observations de l'honorable député de Nanaïmo qui a traité la question au point de vue des avantages qui résulteraient de la construction de cette voie ferrée? Il a rappelé certaines observations que j'avais faites à cet égard, dans une circonstance antérieure, et il a essayé d'en atténuer l'effet. Mais j'observe qu'en dépit de tous ses efforts en ce sens, il a admis les faits suivants: premièrement, qu'il y avait une mine de radium dans le voisinage du chemin de fer projeté; deuxièmement, qu'il y avait une chute d'eau susceptible de produire 200,000 chevaux-vapeur, et, en dernier lieu, qu'il y avait un important gisement de fer dans les environs. Je n'ai pas mentionné l'existence de ce gisement, mais l'honorable député s'est chargé de me le rappeler. Ainsi donc, il y a une chute d'eau d'exploitation facile et pouvant fournir 200,000 chevaux-vapeur d'énergie, le riche gisement de fer qu'il a signalé et la mine de radium dans les environs.

Ces raisons sont assez bonnes pour nous engager à exiger le parachèvement du chemin de fer; mais ne voulant pas enfreindre le règlement et comme nous n'étudions pas ces questions, en ce moment, je ne m'attarderai pas plus longtemps sur les observations de l'honorable député pour en venir à celles de mon honorable ami de Victoria (M. Tolmie). Ce dernier a d'abord discuté l'objet de l'amendement, mais, comme mon honorable ami de Nanaïmo, il s'est ensuite éloigné de la question. Il a affirmé que l'obligation imposée par la loi des chemins de fer relativement à la dépense de 15 p. 100, n'était pas applicable dans le cas de la compagnie du Pacifique-Canadien.

S'il en était ainsi, pourquoi ne l'aurait-on spécifié dans la loi des chemins de fer? Cela aurait évité toutes les difficultés. S'il était dans l'intention des législateurs de faire une exception pour un certain chemin de fer, ils auraient dû le spécifier dans la loi et alors il n'y aurait eu aucune confusion.

Mon honorable ami a dû, en dernier ressort, invoquer les précédents, disant que la chose avait déjà été faite. Eh bien, tous les précédents se valent. J'en ai cité un qui date de 1914, alors qu'une disposition identique a été insérée dans la loi relative au chemin de fer du Pacifique-Canadien. Mon honorable ami en a cité un autre à l'effet contraire. Etant donné que les précédents sont différents, retournons donc à la loi des chemins de fer qui demande d'observer cette condition. Quant à la voie d'exploitation forestière, dont mon honorable ami a parlé, le règlement me défend peut-être d'y faire allusion, mais on devrait bien m'accorder la même latitude qui a été laissée à mon honorable ami à ce sujet. J'ai voyagé sur cette ligne. Elle a une longueur de 40 milles;

elle est bien ballastée et les courbes sont bonnes. La compagnie qui l'a construite n'a pas eu une subvention de $6,000 par mille pour cela; elle n'a pas non plus retardé le projet pendant vingt deux ans, en demandant des prolongations de délai.

(L'amendement (M. Neill), est repoussé par 76 voix contre 39.)

L'article est adopté.

M. le PRESIDENT: Il y a un autre amendement de M. Neill.

M. NEILL: Ce dernier amendement ne sert plus à rien, maintenant que le premier a été rejeté. C'est pourquoi je demande l'autorisation de le retirer.

M. le PRESIDENT: L'amendement est retiré.

(Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu une troisième fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

La Chambre se forme de nouveau en comité pour la suite de la discussion d'un projet de loi (bill n° 5), présenté par M. Knox, concernant la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Sur l'article 1er (prolongation du délai pour la construction.)

M. CARMICHAEL: J'ai déposé un amendement à ce projet de loi.

M. le PRESIDENT: M. Carmichael propose par amendement d'éliminer, dans l'article tous les mots après le mot "chemin de fer", à la 31e ligne, page 2, du projet de loi.

M. CARMICHAEL: Il semble pour ainsi dire futile de commenter cet amendement, après la décision que vient de prendre la Chambre relativement au bill n° 6, car la modification est la même dans les deux cas. D'après moi, nous avons d'une part une puissante corporation et ses défenseurs, et d'autre part le peuple et ses défenseurs. Je n'ai aucune animosité à l'égard du Pacifique-Canadien, et ma proposition n'est pas faite dans une intention hostile. J'ai tous les égards voulus pour cette grande compagnie qui, inaugurée il y a trente sept ans, occupe aujourd'hui un haut rang dans la finance en même temps que comme service public. Mais quand il s'agit de choisir entre une riche société et le peuple, je me range du côté du peuple.

Les paragraphes "c" et "d" m'intéressent

[M. Neill.]

particulièrement, car ils touchent des lignes qui doivent traverser la circonscription que je représente. Il y a quelque temps, la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a obtenu une charte pour la construction de deux lignes dans cette circonscription. Certains de mes collègues se figurent peut-être que mon district est en piètre état et qu'il n'a pas besoin de nouvelles voies ferrées. Je leur rappellerai que ma circonscription est très vaste; cent cinquante milles de l'est à l'ouest et 75 à 80 milles du nord au sud. La partie méridionale est pauvre, mais on ne peut pas en dire autant de la partie septentrionale. Les cultivateurs y réussissent bien, la région est bien colonisée par des gens qui demeurent là depuis quelque quinze ans. Le sol est fertile et produit depuis longtemps de grosses quantités de grain. La région que sont supposées desservir les nouvelles lignes, couvrent une étendue d'environ 50 milles de l'est à l'ouest et de 35 milles du nord au sud. On doit comprendre que certains colons se trouvent à 20 ou 25 milles de la voie ferrée; or, quiconque connaît l'agriculture se rendra compte de la difficulté qu'ils éprouvent à transporter leur grain. Les grandes quantités de grains récoltées dans la région doivent être transportées très loin, ce qui diminue les bénéfices qui devraient tomber dans la poche du cultivateur. Je n'ai proposé aucun amendement touchant le délai donné pour construire ces prolongements et je ne me propose pas de modifier ce délai. L'amendement demande simplement la suppression dans la fin de l'article 1er des mots qui se lisent comme suit:

Et si, dans lesdits délais respectifs, cette ligne n'a pas été commencée ou n'a pas été achevée et mise en service, les pouvoirs conférés à la compagnie par le Parlement, relativement à la construction, s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet pour ce qui de ladite ligne restera alors inachevé.

Un examen hâtif du projet fera croire qu'il n'est pas très important que ces mots soient ou ne soient pas dans le texte du bill, mais bien que n'étant pas homme de loi et ne comptant jamais l'être, mon opinion est que ces mots placés dans le projet de loi y créent une très grande différence parce que, d'après ces termes, la construction de ces embranchements dépend du bill et non de la loi des chemins de fer du Canada. Une fois ces mots éliminés du texte, la construction des embranchements est de nouveau soumise aux dispositions de la loi des chemins de fer du Canada. A l'article 3 de la loi

des chemins de fer, paragraphe "b", je vois ceci:

Lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale du Parlement du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme prévalant sur les dispositions de la présente loi, dans la mesure nécessaire pour donner effet à cette loi spéciale.

C'est justement de cette disposition que profite le Pacifique-Canadien si ces mots se trouvent compris dans cette loi spéciale. Le but de l'amendement est de biffer ces mots et de soumettre la construction aux dispositions de la loi des chemins de fer du Canada.

L'article 161 de la loi des chemins de fer dit:

Si, dans un délai de deux années à compter de l'adoption de la loi autorisant la construction d'un chemin de fer, d'une voie d'embranchement ou de prolongement, selon le cas (ou, lorsque le Parlement du Canada accorde une prorogation de délai pour le commencement de cette construction, dans le délai ainsi accordé), la construction du chemin de fer n'est pas commencée, et si quinze pour cent du chiffre du capital social n'y a pas été dépensé en levés d'arpentage, en achat de droits de passage et en travaux réels de construction, ou, dans le cas d'une voie d'embranchement ou de prolongement du chemin de fer, si un montant représentant quinze pour cent des obligations dont l'émission a été autorisée à cette fin n'y a pas été dépensé en travaux réels de construction; ou si, dans un délai de cinq années à compter de l'adoption d'une pareille loi (ou lorsque le Parlement du Canada accorde une prorogation de délai pour l'achèvement, dans le délai ainsi accordé), le chemin de fer ou la voie d'embranchement ou de prolongement, selon le cas, ne sont pas achevés et mis en service, alors, les pouvoirs conférés par ladite loi ou par la présente loi s'éteindront et demeureront nuls et de nul effet pour tout ce qui restera alors inachevé du chemin de fer ou de la voie d'embranchement ou de prolongement, selon le cas.

Vous remarquerez que l'article 161 traite spécialement de la dépense de 15 p. 100 des obligations émises pendant les deux premières années afin de permettre à la compagnie de chemin de fer de dire qu'elle a commencé la construction. Cela a sa signification dans le bill n° 5, parce qu'on a l'intention de construire ces deux lignes. L'honorable député de la ville de Victoria (M. Tolmie) parlant du bill n° 6 a dit qu'il n'était pas nécessaire d'avoir cette restriction pour la compagnie du Pacifique-Canadien, parce qu'elle n'avait du reste pas l'intention de construire cette voie, et il a de plus déclaré que le bill n° 6 n'avait aucune disposition touchant les obligations. Dans le bill n° 5, on prévoit l'émission de débentures ou obligations au montant de $40,000 par mille. Si la construction de ces embranchements est subordonnée à la loi des chemins de fer du Canada, la compagnie est obligée de dépenser 15 p. 100 de ces $40,000 par mille durant les deux premières années, afin de manifester son intention de construire. Il s'agit simplement de $6,000 par mille à dépenser dans les deux premières années pour faire preuve de bonne foi. Autrement, si on n'adhère pas à cette disposition de la loi des chemins de fer, la compagnie pourrait envoyer un seul homme avec une bêche pour remuer un peu de terre au cours des deux premières années et elle se trouverait avoir rempli ses obligations en vertu des dispositions de son propre bill. En conséquence, monsieur le président, je suis d'avis que cet amendement est de la plus haute importance et intéresse hautement les électeurs que je représente.

Quant à cette compagnie qui peut réaliser des bénéfices comme ceux que réalise le Pacifique-Canadien en dépit des mauvaises années, des difficultés financières chez les cultivateurs et du fléchissement dans les affaires de toutes les compagnies, une compagnie qui peut entasser les immenses profits que le Pacifique-Canadien a encaissés, qui a pu déclarer un dividende de 10 p. 100 l'an dernier et dont la majeure partie du capital-actions est détenue en dehors du Canada, ce qui fait que la plus forte partie de ses bénéfices va à l'étranger, il me semble qu'il n'est pas déraisonnable de demander qu'une corporation de ce genre dépense au moins un peu de ses revenus parmi le peuple qui a contribué à créer les dividendes que le Pacifique-Canadien a déclarés.

J'ai l'honneur de proposer l'adoption de mon amendement.

M. EVANS: J'appuie avec plaisir cet amendement. Quoique je m'intéresse particulièrement au paragraphe "b", je désire faire connaître au comité le vœu des habitants de ma circonscription en faveur d'un chemin de fer. Cette ligne a été demandée il y a quelques années et elle aurait dû être acordée avant la guerre. Les études de cette ligne ont été d'abord faites par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et les obligations qui devaient être émises ont reçu la garantie du gouvernement de la Saskatchewan. La dûreté des temps fut cause que la concession expira avant que rien fût commencé, et le Pacifique-Canadien obtint, il y a deux ans, une charte à son tour. Aucuns travaux n'ont encore été faits. De nombreux colons sont allés s'établir dans la région dans l'attente que la construction de la ligne ne pouvait tarder. Ils ont aujourd'hui absolument besoin d'un chemin de fer pour leur faciliter la vente de leurs produits.

On ne justifie point l'établissement de la ligne par l'espoir que le pays se peuplera bientôt, car il est déjà occupé d'un bout à l'autre de la région. La plupart des cantons sont en culture et les fermes y ont une aussi belle apparence que dans les régions plus fortunées. Les premiers colons vinrent de l'Ontario; ils y possèdent des troupeaux, à part de leurs cultures. Il est vrai qu'en plusieurs endroits de l'Ouest les chemins de fer sont encore plus éloignés, mais la situation de ceux-ci est devenue intolérable. Au sud, il est impossible d'atteindre l'embranchement du Pacifique-Canadien sur Pheasant-Hills, à cause de la barrière formée par les montagnes de l'Aigle. Ils sont obligés d'aller porter leur récolte à la ligne principale du réseau national, passant au nord. Mais il leur faut franchir la rivière, et c'est là le grand inconvénient.

Moi-même, il y a une couple d'années, j'ai été obligé de passer la rivière. Je conduisais une voiture légère, et après avoir trouvé le passage, on me transporta avec mon attelage sur un premier banc de sable au milieu du cours d'eau, puis de peine et de misère sur un deuxième îlot, et de là je dus gagner la rive opposée aussi bien que je pus. Je rencontrai, dans cette occasion, des cultivateurs qui transportaient des charges d'environ 30 boisseaux de blé, et je fus surpris qu'ils n'en portassent pas davantage; mais on m'expliqua qu'un chargement plus fort risquait de s'enfoncer dans le banc de sable, ce qui les obligerait à décharger leur voyage. En hiver, il est impossible d'aller vers le sud à cause des montagnes de l'Aigle qui s'étendent sur une grande partie du pays environnant. La voie du nord les oblige à se mettre plusieurs ensemble et à atteler plusieurs chevaux sur une même charge pour arriver à passer la rivière. Les bancs de sable mouvants, en été et en automne, rendent le passage de la rivière difficile, et il arrive que les habitants ont été un grand mois sans recevoir leur courier.

Les colons éprouvent les plus grandes difficultés à vendre leurs récoltes. En parcourant ce pays, au cours de la dernière période électorale, j'ai vu que la plupart des maisons sont construites en pièces. Les habitants attendent la venue de la locomotive pour se bâtir des maisons plus convenables. Ils m'ont dit que s'ils avaient une perspective raisonnable de voir établir le chemin de fer dans un an ou deux, ils commenceraient tout de suite à se bâtir à neuf; autrement, ils retourneront dans

[M. Evans.]

leurs pays et quitteront cette région pour toujours.

Le territoire est largement colonisé et produira facilement des dividendes aux actionnaires du Pacifique-Canadien quand il voudra y établir un embranchement. Cette compagnie possède déjà une petite ligne partant de la station d'Asquith vers la ballastière. En prolongeant cette ligne de 25 milles elle serait avantageuse aux habitants et suprimerait une bonne partie des difficultés qu'ils éprouvent. Le pays est établi partout entre Saskatoon et Cloan, et j'invite le Gouvernement à examiner avec bienveillance la citation isolée des cultivateurs dont je vous parle.

M. SPENCER: Je désire ajouter un mot à l'appui de l'amendement. La ligne demandée passerait en partie dans ma circonscription, et les habitants qu'elle desservirait m'ont écrit de nombreuses lettres pour me prier de combattre tout nouveau délai de construction.

Des centaines de ces gens charroient leur grain de vingt à vingt-cinq milles de distance, et quiconque a transporté des produits de cette manière sur de mauvais chemins pendant vingt ou vingt-cinq milles peut se rendre compte de ce qu'est cette tâche. C'est non seulement une grande perte de temps en été, quand les cultivateurs devraient employer tous leurs loisirs aux travaux des champs, mais aussi une grande fatigue surtout en hiver, alors qu'ils charroient la majeure partie de leur grain. Ces gens sont dans cette région depuis de nombreuses années; ils sont allés là sur la promesse qu'on construirait le chemin de fer, et si on n'avait pas fait cette promesse, le pays n'aurait pas été colonisé. C'est parce qu'on a fait des promesses qu'on construirait des chemins de fer dans de nombreuses régions de l'ouest du Canada qu'on rencontre des colons installés à de si longues distances des chemins de fer actuels, et ce n'est pas juste pour ces gens.

Nous avons beaucoup entendu parler de la nécessité d'amener un grand nombre d'immigrants dans le pays, mais pour moi, nous gagnerions davantage à insister sur les besoins de fournir les moyens de conserver les colons actuels que nous avons déjà. Par suite des promesses faites dans le passé, mais non remplies, par suite des assurances données au cours des années écoulées que l'on construirait des chemins de fer dans un endroit ou dans un autre quand on n'a fait aucune tentative pour mettre à exécution ces entreprises, nous voyons aujourd'hui notre population diminuer. Peu

importe le nombre des colons que vous amenez dans le pays ou de quel pays ils viennent, quand ils vivent à quinze, vingt, vingt-cinq ou trente milles d'un chemin de fer, ils ne resteront pas sur leurs terres. Si des colons nous arrivent avec l'idée de construire des maisons et de réussir dans un petit nombre d'années, nous ne pouvons avoir aucun espoir de les conserver si nous ne tenons pas les promesses que nous avons faites. C'est un fait bien connu dans l'Alberta, où l'on n'a pas une récolte tous les ans, qu'il faut en moyenne une récolte sur trois pour payer le transport des produits au bord de la mer. Aussi, si vous ne fournissez pas des facilités de transport aux cultivateurs qui vivent aujourd'hui à vingt ou trente milles d'un chemin de fer, vous ne faites qu'ajouter aux dépenses de production du grain et en outre vous augmentez le mécontentement de ceux qui ne sont déjà pas satisfaits. Qu'importe la quantité de publicité que vous puissiez faire par l'entremise des agences du Gouvernement, tant que vous aurez des gens chez vous qui seront mécontents et qui ne pourront pas réussir dans leurs entreprises par suite du manque de moyens de transport, nous ne pouvons pas espérer trouver de nouveaux colons, parce que ceux qui sont déjà fixés sur la terre feront tout leur possible pour empêcher leurs amis, leurs parents et leurs connaissances dans différentes parties du monde de venir s'établir dans ce pays.

On a fait circuler un questionnaire dans les parages où l'on suppose que le chemin de fer sera construit et on y demande entre autres questions depuis combien d'années on a promis un chemin de fer, quelle a été la quantité de produits et de bestiaux fournis dans cette région, le nombre de milles que les cultivateurs doivent parcourir pour atteindre le chemin de fer et le coût par boisseau pour charroyer les produits à cette distance. Une des questions qui est assez intéressante porte sur le nombre de gens qui sont partis au cours des dernières dix années parce que le chemin de fer n'a pas été construit dans cette région. Je voudrais appeler l'attention des honorables députés sur cette dernière question, parce qu'elle mérite d'être prise en sérieuse considération. Si nous donnons le droit à la compagnie de chemin de fer de retarder indéfiniment la construction de cette voie, alors nous retardons simplement le temps où nous serons en état d'encourager les colons actuels à demeurer sur leurs terres. Si nous ne leur garantissons pas des moyens de transport, et cela dans un temps raisonnable, nous pouvons nous attendre à voir dans les dix années prochaines des colons partir en plus grand nombre que dans la dernière décade.

M. McCONICA: L'amendement en question concerne l'extension des chartes de deux lignes dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter—chartes qui sont en existence depuis quelque temps. Une partie considérable d'une de ces lignes est construite, et au delà du terminus actuel de ces deux lignes se trouvent des colons qui ont besoin depuis longtemps d'un chemin de fer qu'ils attendent anxieusement. J'approuve beaucoup de ce qui a été dit au sujet de la situation des chemins de fer au Canada; mais je suis de ceux qui sont convaincus que les voies ferrées du pays valent beaucoup plus aujourd'hui qu'elles n'ont coûté. Ces chemins de fer ont été utiles au pays dans un temps de grand besoin et ils ont triomphé, aussi méritent-ils une place dans l'histoire du pays. Ils ont fait beaucoup durant la grande guerre pour transporter au front les choses sans lesquelles nous n'aurions pu faire ce que nous avons accompli et, pour moi, je ne pense pas que le Canada est arrivé au moment où nous devrions abandonner et déclarer que nous sommes en banqueroute et que nous n'irons pas plus loin. Ce n'est pas le moment de dire que nous sommes "sans le sou", que nous allons nous coucher et attendre le shérif.

Le Canada est destiné à devenir un grand pays et le plus tôt nous nous pénétrerons de cette idée et travaillerons résolument à restaurer nos industries, le plus tôt nous pourrons obtenir des résultats. Nous avons donc besoin d'embranchements afin de procurer du trafic aux réseaux de voies ferrées que nous avons construits. Du moment que ces embranchements seront en pleine exploitation, nous accroîtrons le volume de notre trafic ainsi que le chiffre de notre population; nous serons en mesure de répondre aux besoins de ces immigrants que l'on dit être nécessaires au pays. Or, nous voici en face d'une proposition visant à accorder une prorogation de délai à certaines compagnies qui détiennent des chartes. Sous le régime du présent projet de loi, nous décrétons que les compagnies auront droit à une prorogation de délai de cinq ans du moment qu'elles feront jeter quelques pelletées de terre sur les embranchements en question d'ici à une couple d'années. L'amendement proposé est très raisonnable à mon avis. Il exige que les travaux devront avancer d'une façon convenable en dedans de deux années pour qu'ils soient terminées d'ici à cinq ans. J'ose espérer que mes collègues se ren-

dront compte de la justesse de cette proposition. Ces compagnies de chemins de fer doivent avoir quelque raison pour demander une prorogation de délai de cinq ans; autrement...

M. le PRESIDENT: Je dois appeler l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il est neuf heures.

(Rapport est fait sur le projet de loi.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice et Défense. — Exercices annuels, $1,400,000.

M. le PRESIDENT: Quand le comité a levé la séance, nous en étions à l'examen de ce crédit auquel M. Power a proposé un amendement et l'honorable M. Lapointe un sous-amendement.

M. GOULD: Lorsque le comité a levé la séance, à six heures, je faisais observer que nous, les membres du parti progressiste, ne nous opposons pas au principe que le Canada maintienne une force de milice, bien que cette idée erronée se soit répandue aux quatre coins du pays. Cependant, nous sentons que l'attitude que nous avons prise sur cette question, non seulement cette année, mais par le passé, est parfaitement justifiable et qu'elle finira par triompher grâce à la lutte persistante que nous soutenons. Nous avons l'intime conviction que nous luttons dans l'intérêt des citoyens ordinaires du Canada. Il se peut que tous les représentants du peuple réclament le même honneur, suivant le point de vue différent où chacun se place; cependant, certains honorables députés, à mon avis, n'ont pas toujours surveillé uniquement les intérêts du peuple au Parlement.

J'ai aussi tenté d'établir que le fait de dépenser les deniers publics ne constitue pas nécessairement la mesure de notre loyauté, que le fait de consacrer de fortes sommes au ministère de la Milice et de la Défense ne constitue pas en soi la somme de loyauté que nous devons à notre pays — c'est-à-dire que ceux qui réclament l'adoption des crédits tels quels ne sont pas plus loyaux au Canada que ceux qui tentent de les faire diminuer. Or, si nous avons réussi à faire pénétrer cette vérité sinon dans l'esprit de nos collègues au moins dans l'esprit des citoyens canadiens qui lisent les journaux — et j'ai tout lieu de croire que nous avons atteint ce but — nous avons accompli une mission nécessaire ici. Nous avons foi dans la dépense équitable des deniers publics; cependant, il a été établi à notre satisfaction dans cette enceinte, qu'une partie des sommes que le Parlement a votées par le passé — et cette observation s'applique également à certains crédits en discussion — n'ont pas été déboursés à bon escient. C'est là le principal grief du peuple canadien. Il ne s'oppose pas au maintien d'une milice ni à un système de défense; il se rend parfaitement compte, toutefois, que, sous le prétexte de pourvoir à la défense du Canada, on a fait servir les deniers publics à d'autres fins inutiles.

Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) a fait observer, l'autre soir, que 56,000,000 livres de beurre ont été expédiées en Belgique, un pays qui exporte lui-même de grandes quantités de beurre et de produits de la laiterie. Or, la Belgique a obtenu un délai de vingt ans afin d'acquitter le prix de ce beurre qu'elle a été obligé d'importer à la suite des ravages qu'elle a subis du fait de la dernière guerre. Etes-vous étonnés après cela, que les cultivateurs canadiens aussi bien que les agriculteurs des autres pays, protestent avec tant d'énergie contre tout ce qui est de nature à provoquer la guerre? Du reste, nous ne sommes pas les seuls à protester; d'autres parlements et d'autres gouvernements adoptent la même attitude. J'ai sous la main un article de journal concernant les délibérations de la diète japonaise. Je le citerai pour le bénéfice de mes collègues en cette Chambre. Voici:

> Au moment où le prince Yamagata était à l'agonie, la salle des délibérations de la diète japonaise était la scène d'une agitation tendant à réduire de moitié les effectifs de l'armée qui a permis à Yamagata de fournir sa brillante carrière et qui sous son habile direction était devenue le facteur le plus puissant au sein de l'Etat japonais. Le contraste est symbolique, car quoique l'agitation que poursuit la diète soit vouée à l'insuccès, c'est l'indice d'un mouvement qui s'accentuera avec le temps. Le passé agonise et un nouvel esprit s'élève.

La dernière phrase, à mon sens, renferme un enseignement à l'adresse des représentants du peuple canadien. "Le passé agonise et un nouvel esprit s'élève". C'est dire qu'on réclame le droit et l'occasion de démontrer si oui ou non les théories préconisées en toute sincérité aujourd'hui, comme en ces dernières années, ne sont pas préférables à celles que les gouvernants ont professées, plus ou moins, jusqu'ici.

Il m'est déjà arrivé de signaler ici que l'entraînement de la milice n'aurait aucun effet s'il survenait une nouvelle guerre — ce qui est problématique, de l'aveu de tous. La prochaine guerre se fera dans les airs

et ses coups seront dirigés contre les civils. Je prédis, et tous ceux qui s'occupent de cette question prédisent également que les civils qui se trouveront jusqu'à des milliers de milles du théâtre de l'action seront immédiatement visés et exposés aux dangers du combat. Tels auront été les progrès de la science que même les moissons très éloignées du théâtre de la guerre seront détruites et que les civils auront tout autant à souffrir que les combattants. C'est donc folie de nous imaginer que la milice est le facteur auquel nous aurons recours alors pour nous protéger. Cette idée est du domaine du passé, il faut être réactionnaire pour croire que la milice constituera notre principal moyen de défense en cas de guerre à l'avenir.

Je terminerai en félicitant l'honorable ministre de la Milice. Je respecte hautement l'attitude qu'il a prise et les nobles pensées qu'il a exprimées la dernière fois qu'il s'est agi de son budget devant la Chambre. Du puissant plaidoyer qu'il a alors prononcé il ne faudrait pas conclure qu'il est militariste; il ne faudrait pas supposer, non plus, que si nous avions souscrit à ses propositions nous l'aurions pris, par le fait même, pour un tenant du militarisme bien qu'il ne le soit pas. Qu'il veuille remarquer que l'attitude que nous avons prise en toute sincérité nous a été dictée par le désir de répondre aux vœux de nos commettants. Je l'ai souvent dit, c'est là ce que plus d'un député oublie quand il est rendu au Parlement.

M. POWER: Nous nous sommes grandement écartés du sujet de cette discussion depuis les deux semaines qu'elle dure. Cet après-midi on a prétendu, de tous les côtés de la Chambre, qu'un parti était militariste, que l'autre était tory et qu'un troisième était le parti du peuple. Certains députés se sont déclarés disposés à retrancher les arsenaux, d'autres, à abolir l'état-major, d'autres encore, à mettre tout le budget de la milice de côté. Cependant, la question soumise au comité, c'est celle d'un crédit de $1,400,000 demandé par le ministère pour les exercices annuels. Certains députés ministériels ont soutenu qu'il fallait éliminer complètement les exercices annuels, et à cette fin l'on proposa que l'item fût réduit de $1,100,000, puis un membre du cabinet proposa, à son tour, qu'il fût réduit de $400,000 seulement. Le ministre de la Milice nous a signifié qu'en réduisant son crédit de $400,000 nous abolissons les camps annuels. Parce que c'est trop de $1,400,000, il demande que nous retranchions $400,000 de cet article relatif aux exercices annuels, ainsi que certains autres item. Il s'ensuit donc que les exercices annuels ne seront pas aussi efficaces qu'ils l'eussent été moyennant le crédit demandé il y a deux semaines, mais qu'ils le seront tout autant si nous retranchons $1,000,000 de quelque autre source. Il s'agit de savoir si les exercices annuels sont ou ne sont pas ce que nous voulons avoir maintenant dans ce pays. Réduire ce crédit de $400,000, cela signifie tout simplement que nous perdons une grande partie de l'efficacité de ces camps,—si toutefois ils sont efficaces, — sans ajouter en aucune façon à la valeur de la milice canadienne. Depuis que cette question a été soumise à la Chambre on a attribué différents motifs à ceux d'entre nous qui ne sont pas d'accord avec le ministre. Certains de nos amis et certains de ceux qui ne sont pas nos amis ont donné à entendre que quelques députés ministériels étaient inspirés par l'ambition ou par la jalousie, et d'autres ont insinué que nous demandions ces réductions pour le seul plaisir de faire de la critique. Quant à moi et aux quelques députés ministériels qui vont voter avec moi, je puis dire que nous n'avons d'autre motif que de nous montrer conséquents à nous-mêmes en matière politique. L'année dernière, l'opposition libérale proposait que le crédit destiné aux exercices annuels fût réduit de $750,000. Or, cette année, le parti libéral, arrivé au pouvoir surtout à cause de son programme anti-militariste et de ses promesses d'économie et de réformes, propose de réduire le crédit de $400,000 seulement.

A mon avis, nous devrions, au moins, être conséquents avec nous-mêmes et proposer que $750,000 soient défalqués de ce crédit. Il y a une quinzaine, mon idée était que les exercices annuels pouvaient être supprimés le plus aisément dans l'état actuel de nos finances. Je n'ai pas changé d'idée depuis. Je crois encore que nous pouvons facilement nous passer de ces exercices, qu'ils sont inutiles et qu'ils coûtent cher.

J'ai prêté l'oreille à des députés qui nous ont dit d'un ton de voix plus ou moins agréable pourquoi ils sont en faveur de la manœuvre annuelle, ou plutôt, pourquoi ils approuvent le présent crédit. Ils nous ont dit que si le pays faisait trève aux préparatifs militaire, et s'il supprimait les camps cette année, les résultats de cette conduite seraient désastreux pour le pays en général et qu'il ne serait plus possible d'établir ces camps pendant le reste de l'existence du Dominion. Je soutiens que la plupart d'entre nous sont probablement d'avis

que ces camps n'ont jamais rien valu et qu'ils ne vaudront jamais rien. Un plus grand nombre encore pense que le pays n'aura guère à souffrir, si les troupes ne fréquentent pas les camps ruraux, cette année.

D'autres ont déclaré que, faute de ces camps annuels pour la manœuvre, nous ne cultiverons plus l'esprit militaire en ce pays. J'ignore si cet esprit militaire s'éteindra; mais, s'il devait en être ainsi, j'en serais ravi, quant à moi, et je penserais que le Canada aurait fait un grand pas vers le progrès et la prospérité.

Des députés qui s'opposent à l'ouverture de ce crédit ont affirmé qu'il est inutile parce que nous avons dans le moment, au Canada, 400,000 des meilleurs soldats aguerris qu'on puisse trouver dans tous les pays du monde, que ceux-ci sont toujours prêts à se rallier autour du drapeau et, comme l'a bien dit un député de la gauche, à passer par les quatre années infernales qu'ils ont déjà traversées. A ce raisonnement, j'opposerai ceci. J'ai l'intime conviction qu'advenant une guerre, ces soldats consentiraient en tout temps à se rendre sous les drapeaux. Des membres de la gauche disent que nous ne devrions pas leur demander de reprendre les armes; cependant, contre notre gré ou avec notre consentement, ceux qui ont déjà servi seraient les premiers à accourir sous les drapeaux, en cas de guerre. Il leur serait plus facile de reprendre le harnais si les gouvernements d'autrefois les avaient traités comme il devaient le faire et si le présent Gouvernement les traitait de la façon dont ils doivent être traités. Si l'on traite dignement et convenablement les anciens combattants, on s'apercevra qu'ils sont les citoyens les plus estimables et les plus laborieux de ce pays. Ils sont d'avis, je crois, qu'avant de se préparer à une autre guerre, il faut fermer les blessures que la dernière a causées. En tenant ce langage, je ne donne cours qu'à mes propres sentiments.

Durant ces jours derniers, j'ai consulté des hommes que je tiens en haute estime, deux conservateurs et un libéral. Tous trois ont servi avec honneur pendant la guerre, et tous trois sont devenus généraux. Je ne demanderais pas mieux que de les nommer à l'oreille de tout membre de la Chambre; mais, pour des motifs que tous apprécieront, je crois qu'il est préférable de taire leurs noms en ce moment. Ces trois hommes qui ont tous fait partie de la milice et qui ont servi avec éclat en Europe ont déclaré qu'une réduction du crédit destiné aux exercices annuels est précisément ce qu'il faut au pays, qu'elle lui ferait économiser beaucoup d'argent là où l'économie est plus aisée à pratiquer, et qu'elle ne nuirait en rien à l'efficacité des troupes canadiennes.

Je m'étais proposé — je fais aussi bien de le dire — de blâmer la conduite de quelques députés qui ont affirmé qu'à Valcartier les neuf dixièmes des hommes étaient d'anciens membres de la milice. C'est peut-être vrai, mais j'aimerais savoir où ils ont puisé ces chiffres, et je voudrais qu'on me permette de les critiquer. Voici ce que je sais. En 1918, lorsque les troupes sont revenus du front, nous avons demandé à plusieurs reprises au ministre de la Milice, qui représente aujourd'hui Hamilton-Est, comment avaient servi pendant la guerre tous les membres des grands états-majors de la milice canadienne. En ce qui concerne un de ces états-majors les trois quarts de la solde étaient versés à des troupes qui avaient servi dans des postes élevés de la milice, mais qui n'avaient jamais servi outre-mer, tandis que, d'un autre côté, plusieurs anciens combattants battaient le pavé à la recherche d'un emploi.

Avant de terminer, me permettra-t-on de dire que c'est avec un vif regret que, par la force des circonstances, je me trouverai ce soir dans la pénible nécessité de voter avec le parti tory — si l'honorable député qui parlait cet après-midi de ce parti veut bien me pardonner de l'appeler tory. Toute ma vie, j'ai été libéral, par mon origine, par mon éducation et par conviction, et j'entends rester libéral. Ce soir, vu les circonstances et vu que les députés de la gauche combattent le ministère pour des raisons tout autres que les miennes, je me trouverai probablement dans la situation extrêmement embarrassante d'être tenu de voter comme eux. Néanmoins, comme j'entends rester fidèle aux principes pour lesquels j'ai combattu, je ne me propose pas de retirer ma motion. Je regrette vivement d'avoir à prendre cette attitude. J'ai le plus profond respect pour le ministre de la Milice et pour les chefs du parti libéral, mais le respect doit s'effacer devant les convictions.

M. CHURCH: Je regrette de ne pouvoir partager la manière de voir de mon honorable collègue de Québec-Sud (M. Power), qui est un vaillant soldat et un excellent

citoyen. Depuis la dernière fois que cet article du budget est venu en discussion, j'ai eu l'occasion de prendre l'avis de plusieurs militaires marquants de l'Ontario. Au cours de la dernière semaine, j'ai vu plusieurs des généraux canadiens les plus éminents et quelques-uns des plus habiles sous-officiers et soldats de la troupe permanente et de la milice d'Ontario, et ils ne partageaient pas les sentiments exprimés par le représentant de Québec-Sud. J'ai causé avec ces officiers et ces soldats pendant la dernière fin de semaine dans la ville de Toronto, qui a envoyé 60,000 hommes sur le théâtre de la guerre. Bien entendu, d'autres parties du Canada ont fait aussi bien sous ce rapport; je ne parle pas de ce que Toronto a fait parce que d'autres parties du pays ont fait autant pour le recrutement de l'armée. Pourtant, j'affirme ici, ce soir, que nous avons toujours eu une milice depuis l'époque du général Wolfe.

Comme le disait le représentant de Kingston (M. Ross), il nous a fallu livrer bataille presque tous les dix-huit ans depuis que Wolfe s'est emparé de Québec. Durant cet intervalle, nous avons souvent pris part à des luttes d'un genre ou d'un autre, et notre milice a eu sans cesse à défendre notre territoire en plusieurs coins du pays.

Plaise à Dieu que ne luise jamais au Canada le jour où nous n'aurons plus de milice, parce que si nous n'en avions pas eu dans la dernière guerre, ainsi qu'au temps du général Brock, le drapeau anglais ne flotterait pas aujourd'hui au-dessus de nos têtes. Dans la guerre de 1812, le général Brock a dû entendre les mêmes reproches que lui adressait la législature réunie dans la ville de Newark, aujourd'hui Niagara. En 1810-1811, la législature lui refusait l'argent nécessaire à l'entretien de la troupe dont il avait besoin pour la défense du pays. Plusieurs cultivateurs et autres, des hommes marquants, disaient: "Nous ne vous donnerons pas l'argent; nous ne le pouvons pas; il n'existe pas de besoin pressant". Telle est l'attitude que prenaient un grand nombre de membres de la législature en 1810 et en 1811, et elle inquiétait grandement le général Brock. Il fut sur le point de demander son rappel, mais il décida de rester, il remporta la victoire et sauva le Canada par la lutte heureuse qu'il livra dans le district de Niagara parce qu'il avait une vaillante milice. C'est sous son commandement que se trouvaient les volontaires d'York, dans la circonscription du premier ministre, et d'autres nobles régiments. Ces hommes ont assuré le salut de la province d'Ontario menacée d'une invasion à Niagara et en d'autres lieux.

La même chose s'est répétée pendant l'insurrection de 1837, dans l'affaire des féniens, de 1867, lors de la révolte au Nord-Ouest, en 1885, ainsi que pendant la guerre sud-africaine et dans la grande mêlée récente. Quelqu'un soutiendra-t-il un instant que si la milice canadienne n'avait pas été exercée, notre Dominion aurait pu donner les preuves qu'il a données dans la grande guerre?

Mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Gould) parlait, l'autre jour, d'une "aristocratie à baudrier". Je regrette d'entendre appliquer cette épithète à nos officiers. Je ne pense pas qu'on puisse les caractériser de cette manière. J'ai aussi entendu le même député dire qu'il croyait que les membres des contingents canadiens qui ont franchi l'océan n'avaient pas reçu d'instruction militaire. Eh bien! j'ai demandé un relevé indiquant la composition du premier détachement canadien, et le ministre a déposé ce relevé qui a fait voir que des 30,000 soldats qui formaient ce détachement, 92 p. 100 étaient habitués au métier des armes. Prenons les 6,000 hommes du premier détachement canadien qui sont partis de la ville de Toronto; je parle du troisième bataillon, du quinzième bataillon, des ingénieurs, du corps de santé et des autres unités. 99 p. 100 de ceux-là avaient reçu l'instruction militaire dans la milice. Je crois qu'on en pourrait dire autant des membres des autres contingents. Si ce n'eût été de leur entraînement militaire, je soutiens que les soldats du Canada n'auraient pas pu se conduire comme ils l'ont fait outre-mer.

Mes honorables amis de la droite aimaient naguère à tirer vanité — je parle de la période de 1896 à 1911 — de ce que leur parti avait fait du Canada une nation. Je ne me prononcerai point sur cette question, si ce n'est pour dire que notre pays avait démontré d'une manière frappante sa virilité et sa vaillance bien avant ce temps-là. Si nous sommes une nation, pourquoi n'avons-nous pas une milice, une milice convenable, au lieu de remonter à 150 ans en arrière et de redevenir une colonie de la Couronne à la merci de l'armée de la métropole pour la défense du Canada?

L'autre jour, le ministre de la Milice a rapporté l'opinion du général McBrien et d'autres experts, pour montrer que les crédits de la milice ne devraient pas être réduits davantage. Le général MacBrien a dit

en effet: "En diminuant les crédits pour les camps d'instruction et les corps de cadets, vous affaiblissez notre organisation militaire en détruisant sa haute valeur." J'abonde dans son sens en ce qui concerne la milice et le corps des cadets. Les régiments du comté de York appartenaient, à l'origine, au corps des cadets. Les cadets des écoles séparées et les écoles publiques, ainsi que des écoles supérieures de ce comté contribuent à la valeur de la milice. Lorsque le général McBrien a déclaré qu'une nouvelle diminution des crédits de la milice causerait un tort considérable à la milice, il a parlé avec beaucoup de bon sens.

Le Canada a compté assez longtemps sur la mère patrie pour sa propre défense maritime. Sans la flotte britannique, la vieille ville de Québec, aurait été sujette aux horreurs de la guerre, et Montréal, Toronto et Hamilton n'auraient pas échappé au péril allemand. Nous nous sommes trop reposés sur le contribuable anglais accablé d'impôts. Aujourd'hui, le pain, le thé et autres choses nécessaires à la vie, sont grevés en Angleterre pour que la flotte britannique protège nos rives. Nous avons assez compté sur cette flotte pour ne pas suivre la même tactique relativement à une armée de terre pour la défense de notre sol. Si nous persistons dans cette ligne de conduite, le Canada, au lieu de devenir une nation, retournera aux jours de la révolution américaine lorsque nous comptions sur les forces britanniques pour nous défendre. Le Canada veut-il redevenir une simple Crown colony?

Comparez les crédits de la milice avec ceux de 1896, et vous verrez qu'ils ne sont guère augmentés. Lorsque les libéraux ont abandonné le pouvoir en 1911, ils avaient affecté tout près de 8 millions à cette fin. A cette époque, on a discuté les crédits militaires à la Chambre, et sir Frederick Borden les a fortement appuyés. On proposa alors d'augmenter de 50 cents à $1 par jour la solde des miliciens qui allaient aux camps. Cette augmentation fut accordée après la guerre, et elle explique en grande partie l'accroissement des dépenses. Jetons un coup d'œil sur les divers articles des crédits militaires et nous verrons qu'ils ont été réduits au point que toute nouvelle diminution est presque impossible.

Cet après-midi, l'honorable député de Kingston (M. Ross) nous a fait voir ce qui s'est passé en Australie à ce sujet. Le débat actuel est à peu près la répétition de celui qui a eu lieu au parlement du Commonwealth. Là-bas, l'opposition aux crédits de la milice a été dirigée par le "country party". Le premier ministre le très honorable W. M. Hughes a répondu avec vigueur. Je regrette que notre ministre de la Milice n'ait pas maintenu sa première attitude. Je crois que s'il n'avait pas faibli, il aurait reçu, relativement à ses crédits, un appui suffisant, de ce côté-ci de la Chambre, de plusieurs libéraux et de progressistes, pour en assurer l'adoption.

Après avoir lu le compte rendu du débat au parlement australien il me semble que celui qui a eu lieu l'autre jour et cet après-midi à la Chambre en est presque la répétition. M. Hughes, le premier ministre de l'Australie, s'est fortement opposé à une politique de retranchement. Il a dit que le gouvernement était responsable de la milice et de la défense du pays et que si l'on faisait des réductions le "country party" devrait en subir les conséquences. M. Hughes a déclaré que, bien que la guerre fût terminée, tout danger n'avait pas disparu; que, tout en ayant toujours été favorable à la paix et tout en désirant que l'empire vécût dorénavant dans le calme, le péril grondait encore. Il y a eu des batailles et des guerres à l'époque du Christ sur la terre, et il y en aura jusqu'à la consommation des siècles. Telle a été la base de ses arguments. Le "country party" a livré une lutte rédoutable, mais le premier ministre n'a pas bronché, et il fut appuyé par le parlement du Commonwealth qui—après avoir fait certaines réductions comme au Canada—a décidé d'attendre que la conférence de Washington, celle de Gênes, et autres réunions démontrassent que l'heure d'une paix permanente avait sonné. Je reconnais que l'économie est une chose excellente en elle-même. L'ouvrier doit vivre avec une rigide économie et le Parlement doit administrer la chose publique avec prudence. Le Parlement gère les affaires de la nation; plus nous nous montrerons économes, mieux ce sera. J'ai aussi été très surpris de ce que les libéraux et les progressistes aient permis l'adoption de forts crédits sans protester, ces jours derniers, tandis qu'ils insistent tellement aujourd'hui sur une réduction de plusieurs centaines de milliers de dollars dans les prévisions budgétaires de la milice.

Pourquoi vouloir faire de ce ministère le bouc émissaire, si je puis ainsi dire? Pourquoi s'en prend-on tout particulièrement à ce ministère? Pourquoi s'en prendre aux camps militaires des cadets? Est-ce donc le seul ministère où il ne se soit pas

fait d'économie? Ce ministère a été réduit de toutes manières. Il n'y a pas de fortes dépenses dans ce ministère. Les frais de maintien ont été réduits dans toutes les divisions, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Kingston (M. A. E. Ross). L'Australie, pays dont la population est de cinq millions et demi, a dépensé 25 millions en 1921-1922 pour fins militaires et navales, et l'on demande au Canada, dont la population est deux fois plus nombreuse, de ne pas dépenser 11 millions, et si l'on en retranche $700,000, le chiffre en sera diminué encore davantage.

Le ministre a effectué une grande économie. Le transport, en ce moment, coûte plus cher, les frais d'alimentation et de campement sont beaucoup plus élevés, et la solde des hommes a été augmentée de 50 cents à un dollar. Il y a des camps de cadets maintenant, tandis qu'il n'y en avait pas en 1910-1911. L'organisation des cadets a été le soutien de la milice durant la guerre, et il en est encore ainsi, à l'heure actuelle. L'on a demandé à grands cris, dans l'Ontario, de fermer les buvettes et de sauver le jeune homme, mais, lorsque les buvettes ont été fermées, on a oublié le jeune homme. L'autre soir, le Parlement a voté un million et demi pour les bestiaux, vaches, porcs, ainsi de suite, industries nécessaires que tous veulent maintenir. Puis, lorsque le ministre de la Santé (M. Béland) a soumis ses prévisions budgétaires, je les ai examinées, et j'y ai vu une recommandation de crédit afin de sauver le jeune homme. Je dois dire que cette organisation des cadets est purement une organisation de cadets. J'ai visité le camp militaire des cadets, l'autre jour. Nous avons 100,000 enfants dans les écoles publiques de Toronto, et 15,000 dans les écoles séparées. Le premier ministre Hughes, de l'Australie, et l'ancien président Roosevelt, ont dit qu'ils ne connaissaient pas de meilleur moyen de stimuler le patriotisme, de développer la jeunesse, ou de préparer de bons citoyens, que ces organisations de cadets.

Mon honorable ami d'Hamilton (M. Mewburn) a fait une déclaration semblable, l'autre jour. Il nous faut faire notre part pour préparer la génération future. Cette organisation de cadets ne pourra se maintenir si nous faisons cette réduction de $100,000. J'ai vu plusieurs de ces régiments de cadets au camp de Niagara. Ils y font un travail excellent. Plusieurs, parmi eux, sont venus des plus pauvres quartiers de la ville, et ils ont été amenés au camp. Je prétends que c'est un acte religieux de la part du ministre de la Milice d'encourager cette organisation des cadets qui a été l'œuvre du général Mewburn, il y a quelques années. Je considère que c'est faire acte de religion que de s'occuper des cadets en vue du grand bien qui en résulte, de diverses manières, pour la jeunesse. Plusieurs de ces régiments de cadets viennent des écoles rurales de l'Ontario, et ils font un travail excellent, non seulement dans le camp de Niagara, mais aussi à London et Kingston.

J'ai été très étonné d'entendre les critiques qui ont été formulées ce soir. Il est très bon de parler d'économie, seulement, les experts du ministère de la Milice disent que ce n'est pas là une économie. Vous pouvez soustraire $700,000 des crédits ce soir, mais, dans trois ou quatre ans, cela pourra vous en coûter des millions. Vous allez désorganiser complètement la milice canadienne. J'ai ici un rapport soumis par le ministre, ce rapport indique qu'en 1921, de tous les régiments de l'Ontario qui ont pris part aux manœuvres de la milice, 90 p. 100 étaient des régiments ruraux. J'ai entendu le discours de mon honorable ami d'Ontario-Nord (M. Halbert) cet après-midi. J'ose dire que s'il fut monté à la tribune dans la ville principale de sa circonscription, Beaverton, aux dernières élections, et s'il eût fait ce même discours, il ne serait pas en Parlement, en ce moment. Cette circonscription a envoyé un grand nombre d'hommes à la guerre, et l'un des meilleurs régiments au camp de Niagara, l'été dernier. J'ai vu l'ancien 34e bataillon, au camp, et c'est un des plus anciens régiments de l'Ontario. En s'opposant à ce crédit, mon honorable ami nous a dit qu'il représentait 90 p. 100 de la population de l'Ontario. Il ne représente pas 90 p. 100 de sa propre circonscription ou de son comté, et encore moins de la province.

Depuis la récente guerre mondiale, les universités de Toronto, McGill et autres universités canadiennes s'occupent d'exercices physiques. Les grandes universités américaines ont décidé, comme résultat de la guerre, de rendre obligatoires les manœuvres militaires dans toutes ces universités. Telle est la décision de ces universités américaines aujourd'hui. La même chose a été décidée en Canada, l'université de Toronto oblige tous ses étudiants à faire ces exercices physiques, et avant longtemps, cette décision fera loi dans toutes les grandes universités.

Le Gouvernement est responsable de la défense du Canada. Si l'on opère cette diminution, il appartiendra au premier ministre et au Gouvernement de voir à ce qu'on ne fasse rien de nature à nuire à

l'armée de défense du Canada. J'affirme que c'est une responsabilité et que cette responsabilité leur incombera aussi longtemps qu'ils resteront en fonction.

Il est bien beau de parler de la Société des nations. Aux Etats-Unis, le président Harding n'a pas voulu l'accepter. Il n'a pas eu foi en elle et à sa suite, le parti républicain la combattit; mais il arriva à la présidence, l'opinion publique força M. Harding à convoquer une conférence, ce qui fut fait. La conférence de Washington a accompli sa tâche, mais j'ai mes doutes sur les résultats de son travail, quand je vois ce qui se passe à l'autre conférence qui se tient, à Gênes, en Europe. Tant que le monde durera, il y aura des guerres.

J'ai entendu, dans cette Chambre, et j'ai lu dans le hansard, aujourd'hui, des reproches à l'adresse de la milice. Dès 1910, la critique acrimonieuse s'attaqua aux camps d'été, aux exercices militaires et à beaucoup d'autres articles du programme du département de la Milice. J'ai parcouru le hansard de 1913 et j'ai constaté que des membres de la Chambre avaient affirmé alors qu'il n'y avait pas d'urgence, qu'il n'y aurait pas de guerre et qu'ils avaient soulevé des objections semblables à celles que les honorables députés vis-à-vis avancent ce soir.

Cet amendement s'attaque au fondement même de la milice. S'il est adopté, on peut dire "adieu" à la milice canadienne et autant vaudra pour le département de la Milice fermer boutique. J'ai voulu connaître l'avis de militaires qui ont la direction des camps de Niagara et d'autres localités et j'affirme après cela, que si l'on diminue le crédit de cette façon, on ne peut avoir rien de pratique et autant vaudrait jeter le reste de ce crédit dans la rivière Ottawa. On ne peut obtenir d'efficacité avec le montant d'argent qui restera, l'on va lier pour toujours les mains du département.

J'ai conversé avec un officier recruteur de l'ancien 12e régiment d'York, et il m'a dit qu'il avait éprouvé beaucoup de difficulté à entraîner son régiment dans la semaine des manœuvres militaires, et pourquoi? Le Gouvernement ne voudrait pas leur construire une salle d'exercice. Il n'y avait pas à Toronto de salle d'exercice pour ce régiment. La cité de Toronto dut venir en aide à ces militaires et leur fournir un dépôt d'armes qui ne leur coûtait rien. Il m'a déclaré qu'on ne lui allouait pas assez d'argent pour lui permettre d'acquitter le coût du recrutement, des magasins et de l'équipement.

[M. Church.]

Il était nécessaire d'employer des sténographes et d'adresser des lettres, et c'était lui qui devait payer de ses propres deniers les dépenses ainsi faites. Aujourd'hui, chaque régiment fait passer le chapeau. On s'est adressé à moi à ce propos et nous avons dû essayer d'obtenir que la cité vînt à leur aide. Quant au cas du 26e régiment du comté de Peel la cité a dû lui fournir non seulement un arsenal, mais encore une gratification. Il ne sait où loger et la ville lui a fourni un arsenal dans la Jonction, de même qu'elle a logé une autre unité de 1,100, dans le marché Saint-Laurent. Ces arsenaux sont maintenant chauffés et éclairés par la cité qui acquitte aussi les gages d'un homme à qui elle a confié la garde de cet arsenal. Si le Gouvernement manque d'argent au point qu'il ne peut aider les régiments, il devrait abolir le département de la Milice. Si nous n'avons pas de milice officielle convenable, nous n'avons nul besoin de département de la Milice.

Si le même état de choses avait existé au Canada, en 1912 et en 1913, nous n'aurions pu participer à la grande guerre dans la mesure que nous l'avons fait. Pourquoi avons-nous des experts dans le département de la Milice? Ils ont mobilisé le premier contingent à Valcartier et les divers autres contingents. Ils nous ont conseillé durant la guerre, pourquoi ne continueraient-ils pas à le faire aujourd'hui? Ils déclarent que si l'on diminue ce crédit, on sonnera le glas de la milice et je crois que le général MacBrien dit la vérité en faisant cette déclaration.

Je ne veux pas prendre plus du temps de la Chambre. Nous avons l'exemple de l'Australie et celui du Sud-Africain. Le général Smuts, qui est loin d'être partisan de la guerre, disait, l'autre jour:

> Faire la guerre est devenu si horrible par suite des progrès de la science de la chimie, que ce progrès même y mettra fin. Nous soupirons tous après le jour où les nations et les individus se raisonneront assez et auront assez de sens commun pour éviter la guerre—mais ce jour-là est encore bien éloigné, je le crains.

Tout cela est bel et bien, en théorie, mais on entretenait les mêmes idées, aux jours de Notre-Seigneur et au temps des Romains et des Perses. Il y avait alors une Ligue des nations; nous en avons une, aujourd'hui, mais la seule ligue des nations que j'aie jamais connue qui protégea la civilisation, c'est la flotte britannique. Si on la détruit on peut dire adieu à la ligue des nations.

Si l'on forme jamais une ligue des nations qui accomplisse sur terre ce que la

flotte britannique a fait sur mer, au cours des quatre derniers siècles, aux temps de Philippe d'Espagne, de Louis XIV, de Napoléon et du Kaiser, on travaillera utilement pour la civilisation et cette ligue aura quelque raison d'être.

Cette réduction qu'on propose de faire dans les crédits de la milice constitue une fausse économie; ce n'est même pas du tout une économie. Comme l'a dit le général MacBrien, on en souffrira plus tard. La situation est vraiment bizarre. Nous devrions avoir un gouvernement responsable, mais je commence à douter que nous en ayons un. C'est la première fois que le système des groupes fait son apparition dans notre Parlement; or, je ne crois pas que ce soit le propre d'un gouvernement responsable de soumettre à un seul groupe les estimations budgétaires qui devraient être traitées comme une affaire purement commerciale. Voici une question qui intéresse toute la nation, qui touche la défense de notre pays; une question de patriotisme pour le ministre de la Milice (M. Graham) sur laquelle il aura l'appui des gens de toutes les provinces. Mon avis est que si l'honorable député d'Ontario-Nord (M. Halbert) cherchait à renouveler son mandat avec un discours comme celui qu'il a fait devant la Chambre, il ne serait pas réélu.

Je ne pense pas qu'on veuille la guerre, mais c'est une chose qu'il est bien difficile d'éviter. J'ai consulté nombre de gens à ce sujet: des financiers qui ont de gros intérêts en jeu et qui payent des impôts considérables; des ouvriers, des militaires, des représentants municipaux et tous sont d'avis que ces crédits ne doivent pas être diminués. Aussi j'espère que l'amendement sera retiré.

M. HALBERT: Je tiens à répondre à l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church). J'ai fait les mêmes déclarations presque partout ou j'ai adressé la parole dans la division que je représente.

M. IRVINE: Nous avons devant nous deux amendements qui, tous les deux, impliquent une réduction assez considérable des crédits en discussion. L'amendement, si j'ai bien compris, propose une réduction de $1,100,000. Le sous-amendement propose une réduction de $400,000 sur un seul article et $700,000 sur l'ensemble des crédits. Comme il y a réduction dans les deux cas, je tiens à expliquer que je voterai contre la plus petite réduction afin d'avoir l'occasion de voter pour la plus grande.

Le débat a démontré une situation assez singulière. Nous avons vu l'opposition non seulement défendant les prévisions budgétaires du Gouvernement, mais aussi prétendant qu'elles pourraient être augmentées. C'est je crois contraire à l'habitude qui veut que l'opposition critique les prévisions sous prétexte qu'elles sont trop élevées. Cependant je ne sais pas si cette situation offre un danger quelconque ou si elle est de mauvais augure. Peut-être est-ce une manifestation de ce régime démocratique dont nous avons entendu tant parler dernièrement.

A ce sujet on a dit que le ministre de la Milice, simplement parce qu'il a cru bon de changer d'opinion sur le chiffre des crédits adoptés, devrait démissionner. En réalité on se rendra compte que ce changement d'opinion prouve justement qu'il possède les qualités voulues pour occuper son poste. Cela servira du moins à démontrer que le Gouvernement reconnaît au Parlement certains pouvoirs, ce qui nous change du vieux système que nous avons trop connu jusqu'ici au Canada L'idée exprimée par le premier ministre durant la dernière élection était que le peuple doit rendre au Parlement les pouvoirs qu'il possédait primitivement. C'est pourquoi je suis surpris de voir que l'opposition qui cherchait il y a quelque temps à faire censurer le Gouvernement lorsqu'il oubliait ses promesses, soit si impatiente aujourd'hui à le critiquer pour avoir réalisé ses promesses en consultant le Parlement en même temps que ses amis avant de faire adopter le budget.

Ceux qui ont déjà adressé la parole ont démontré je crois d'une façon positive que la réduction proposée par le ministre ou plutôt la réduction demandée par l'amendement a sa raison d'être, surtout à cause de la nécessité qu'il y a pour nous de restreindre nos dépenses. On a suffisamment insisté sur ce point au cours du débat et je ne le signale que pour récapituler les principales objections qui ont été présentées. En deuxième lieu, il a été prouvé que l'entraînement militaire prévu par les règlements de notre milice, est inutile. A ce propos, je signale l'excellente raison indiquée par l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) cet après-midi, à la suite de quoi il est inutile pour moi d'insister. Il y a cependant un ou deux autres points sur lesquels je tiens à exprimer l'avis du groupe travailliste que j'ai l'honneur de représenter. Nous avons absolument besoin de cet argent pour le ré-

tablissement de nos soldats qui ont pris part à la guerre.

Dans le Canada tout entier on nous demande une sorte d'allocation pour les soldats. Beaucoup de nos soldats démobilisés demandent à être mieux établis sur des terres tandis que d'autres, qui n'ont pas l'intention de se mettre à la culture, veulent se faire aider à se rétablir dans la vie civile. Bien que ces 11 millions ne suffiraient pas si nous les consacrions tout entiers au rétablissement de nos anciens soldats, cela serait encore un meilleur placement de notre argent que de l'engager comme nous voulons le faire. Non seulement cela, mais nos constaterions qu'un placement dans le sens indiqué, s'il était nécessaire de continuer la guerre, aurait plus de valeur qu'un placement dans la sorte de préparation militaire à laquelle nous voulons consacrer nos fonds.

L'esprit d'une armée vaut au moins la préparation de cette armée, et quand nous jetons les yeux autour de nous pour voir comment ont été traités ceux qui ont combattu pour nous, il n'y a pas grand'chose pour encourager les hommes à se mettre dans l'armée si une guerre devait se produire immédiatement. De fait, le traitement accordé aux anciens soldats décourage beaucoup tout réengagement; tandis que si nous avions mieux traité les soldats la génération qui arrive se sentirait plus portée à prendre les armes dans le cas où nous nous trouverions précipités dans une autre guerre. Dans l'état actuel des choses et dans les circonstances, même si les jeunes gens se sentaient certains de n'avoir pas à sacrifier leur vie sur le champ de bataille ils hésiteraient avant d'entrer dans l'armée à cause de la manière pénible dont on a traité ceux qui en ont fait partie.

Je serais d'avis de dépenser tout ce crédit, pendant dix années à venir, au rétablissement des soldats dans la vie civile. Peut-être trouverait-on cela un peu trop énergique et mon intention n'est pas de présenter un amendement au sous-amendement. Je préfère parler au sujet de cet amendement. Je ne m'inquiète pas tant du montant de la réduction que du principe consacré. En réalité nous faisons le choix d'un principe qui décidera du caractère national du pays dans l'avenir.

Depuis la grande guerre on constate l'existence de deux tendances. L'une est cette tendance vers la résurrection du militarisme allemand dans les pays qu'on a nommé les vainqueurs, et la seconde est de s'élever contre tout ce système barbare de meurtres humains qui a été adopté même par la civilisation pour régler les différends internationaux. J'aimerais qu'en discutant ces estimations et en en décidant on entende manifester l'attitude du Canada à ce sujet, dans l'avenir, et j'aimerais à voir le Canada donner vivement dans cette seconde tendance, c'est-à-dire d'abandonner le moyen militaire de régler les différends entre nations et découvrir quelque autre méthode plus satisfaisante et plus conforme à l'intelligence de la période que nous traversons.

C'est pour le Canada une magnifique occasion de se manifester et il peut le faire mieux peut-être que tout autre pays. En premier lieu, comme on l'a fait observer au cours du débat, le Canada est une jeune nation qui n'a pas encore été liée par les entraves militaires qui lient les autres pays. Elle n'a pas à se débarrasser de vieilles traditions militaires, et elle commence pour ansi dire sa carrière. De plus, sa population provient de diverses nations et elle a réussi jusqu'ici, comme elle y réussira davantage, je l'espère, dans l'avenir, à fondre ces diverses nationalités en un tout homogène. Conséquemment si elle a réussi à former un tout de ces éléments hétérogènes il n'est que naturel qu'elle prenne la tête en cherchant à lier ensemble, du moins dans le principe de la coopération, ces nations d'où sa propre population est tirée. C'est pourquoi nous nous attendons à ce que le Canada prenne l'initiative de ce nouveau principe. Nous espérons tracer la voie qui nous conduira du militarisme vers la justice et l'humanité.

Le désir qui consiste à chercher sa sécurité dans des préparatifs militaires est un désir statique, c'est-à-dire qui ne considère que les effets. Il ne tend nullement à remédier aux causes de la guerre et nous ne saurions compter avoir autre chose que la guerre si nous en laissons substituer continuellement les causes. Or, j'admets que nous ne nous préoccuperions toujours que des effets si nous voulions nous en tenir au désarmement. Nous devrions pouvoir imprimer une direction décisive et montrer que nous y avons confiance nous-mêmes en désarmant. Les guerres ont des causes économiques, c'est là la philosophie du mouvement ouvrier, et si les guerres sont surtout provoquées par des situations économiques, ce sont ces situations seules qui peuvent l'éviter. Donc, si nous désirons réellement mettre le Canada à l'abri de l'attaque d'autres nations nous aurions bien plus raison de dépenser 11 millions en tentant d'exposer au monde une meilleure

méthode économique qu'en préparant quelques soldats ou en leur donnant une quinzaine de vacances tous les ans, tout en dépensant de l'argent pour des fusils, etc.

En outre, il est démontré que cette grande guerre dont nous sortons, comme toutes les autres grandes guerres dans l'histoire du monde, a eu pour cause la concurrence que se livrent les nations pour la possession des quelques marchés qui restent à leur disposition, afin d'y vendre ce qu'elles appellent leur excédent de production. Si nous voulons éviter un danger de conflit avec les autres nations, il conviendrait d'adopter un système économique qui nous permettrait de créer chez nous un marché pour la consommation de nos produits, au lieu d'aller chercher querelle à l'étranger pour y obtenir des débouchés.

Je ne veux pas dire que le Canada doive s'abstenir de toute relation commerciale à l'extérieur, jugée utile et nécessaire; mais comme je l'ai déjà dit, puisque nous produisons plus qu'il n'est permis de consommer au pays, le jour où l'on procurera au peuple les moyens de consommer lui-même les produits de son travail, il ne pensera pas à aller faire la guerre au loin pour trouver des débouchés.

La guerre est la plus grande erreur humaine. La politique en est une aussi, j'en conviens, le gouvernement de parti a également prouvé sa faiblesse, du moins en ces dernières années. Mais il n'y a pas de plus évidente erreur que la guerre pour laquelle le Parlement va voter 10 millions pris dans les goussets des contribuables. Si donc la guerre est une si colossale erreur, pourquoi ne pas chercher d'autres moyens de régler les disputes entre nations?

La dernière guerre a prouvé qu'elle était une erreur; elle a fourni la preuve la plus évidente que le recours aux armes est un moyen futile pour régler n'importe quel différend. Cette vérité est démontrée par ce fait que le vainqueur est devenu pratiquement le vaincu. Nous n'avons pu détruire le sentiment patriotique allemand, car nous le voyons percer de tous côtés. La nécessité des préparatifs militaires s'est imposée de nouveau aux gouvernants de plusieurs grandes nations, et ce sentiment a même trouvé un écho sur le parquet de cette Chambre. Nous n'avons pas détruit le goût et la philosophie de la guerre. Nous n'avons même pas vaincu l'Allemagne assez pour obtenir d'elle qu'elle en paye la façon. En la contraignant à payer les frais de la guerre, si elle est en mesure financièrement de le faire, les Alliés ruineraient l'édifice économique de l'Angleterre, de la France et des Etats-Unis. De sorte que après avoir gagné la guerre et à être en position d'en faire supporter les frais à l'Allemagne, nous n'osons pas exercer notre puissance de peur de nuire à nos propres intérêts.

Telle est la faillite de la guerre. Elle est incapable de régler les querelles entre peuples. Elle est fausse au point de vue philosophique; elle est inhumaine, antiéconomique. Le pis, c'est que la paix qui en est sortie sera la cause déterminante de guerres futures. C'est la raison pour laquelle on est pressé, en certains endroits, de recommencer les préparatifs.

Pour éviter la guerre considérée comme une erreur dans le règlement des affaires humaines on a imaginé la Société des nations et la conférence du désarmement. Considérant que la guerre est un mauvais moyen de régler nos différends, qu'il y a lieu de chercher autre chose et que le Canada pourra peut-être avoir l'initiative de proposer une meilleure méthode, je crois qu'on sera d'accord pour refuser ces crédits destinés aux préparatifs de guerre. Mais si nous pouvons disposer de pareille somme, il vaudrait mieux l'employer à la restauration de nos démobilisés, à secourir les sans-travail, à leur procurer de l'emploi, à améliorer la condition du logement et la situation générale du pays.

Ces exercices militaires sont inutiles, non seulement parce qu'ils sont dépourvus de toute valeur pratique, mais encore parce qu'à la guerre comme ailleurs l'ingénuité humaine trouve à s'y affirmer; telle méthode de combat jugée la plus moderne dans la période d'instruction devient surannée après la campagne commencée; les hommes doivent être exercés sur le terrain au fur et à mesure du développement des opérations.

Pour ces motifs, et pour la raison que la politique mondiale est fondée sur les nécessités économiques et que, pour arriver à une solution, c'est à la science économique qu'il faut la demander, je repousse cette demande de crédit.

Je partage le sentiment du monde ouvrier tant en Angleterre qu'en Canada quand je dis que nous chercherons à obtenir le complet désarmement des peuples. Chaque fois que j'aurai l'occasion de voter en faveur d'une réduction des dépenses militaires, je me rallierai à la proposition qui veut la plus grande réduction possible.

Je voterai donc l'amendement sans modifications. Je suis toutefois heureux de constater que le Gouvernement consent à

une réduction. J'espère qu'elle sera encore plus forte à la prochaine session.

Je suis content que le Gouvernement donne cette preuve d'esprit démocratique et je regrette seulement d'avoir à voter contre la réduction qu'il propose afin de pouvoir voter en faveur de l'amendement qui réduirait le crédit davantage.

Je termine en exprimant l'espoir, monsieur le président, que notre action dans cette voie marque le premier pas du Canada vers un grand et un nouvel ordre social qui s'avance; que ce que nous faisons servira d'exemple et d'inspiration aux nations du monde dans la recherche d'une nouvelle méthode et d'un nouveau principe de règlement des conflits nationaux; qu'ainsi nous proclamerons au monde que nous voulons d'esprit et de cœur le règne des droits de l'humanité dans la politique mondiale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je ne peux offrir au comité aucune opinion d'une réelle valeur au sujet de ce que pourrait être la meilleure organisation, non plus que sur le meilleur moyen d'obtenir le maximum d'efficacité militaire de la dépense d'une certaine somme d'argent. Je ne saurais dire encore comment se livreront les guerres à venir—rien du moins que le comité serait justifié d'écouter. Je n'ai pas l'expérience de la guerre réelle d'autres honorables députés de cette Chambre, y compris l'honorable député de Québec (M. Power), pour me permettre d'estimer l'importance des exercices militaires annuels en vue des besoins de la guerre. Je n'ai ni le don de vision ni le don de prophétie dont jouissent évidemment l'honorable député d'Assiniboine (M. Gould) et quelques autres pour me permettre de fixer l'endroit exact de ce vaste univers, sur terre, dans l'air ou sur mer se règleront les futurs conflits de l'humanité. M'appuyant sur l'histoire telle que la comprend un profane ordinaire, je voudrais pourtant dire d'après quels principes raisonnables l'organisation militaire d'un pays comme celui-ci devrait s'établir.

Si je devais m'en tenir aux principes que vient d'énoncer l'honorable député de Calgary (M. Irvine) et aussi le député d'Assiniboïa; si le genre d'arguments employés par l'honorable député de Dufferin (M. Woods) m'intéressait au moindre degré—c'est-à-dire si je pensais qu'il est à propos de demander la réduction de ces crédits d'un seul dollar—j'estimerais qu'il est absolument bien et même indispensable de retrancher le crédit tout entier. Si le seul fait de réduire notre budget de dépenses doit nous acheminer vers ce que mon honorable ami appelle un vaste et nouvel ordre social; si, comme il le dit, le Canada doit, à cette grande époque de notre histoire—battre la marche vers le meilleur ordre de chose par le procédé facile de supprimer les crédits militaires—alors, je voudrais les retrancher tous; je ne voudrais pas laisser un seul dollar. Mais je n'ai pas remarqué que dans le passé ou de nos jours les nations qui n'avaient pas revêtu leur cuirasse et joué un rôle viril dans le monde, mais qui s'étaient plutôt complues dans leur égoïsme aient conduit les peuples à un nouvel ordre social ou à tout autre ordre quelconque.

Je ne sais pas dans quel sens on a employé si souvent au cours de ce débat le mot "militariste". Je dirais qu'une nation militariste est celle qui nourrit le désir de conquérir, soit par revanche, soit dans le simple but de s'agrandir et qu'un citoyen d'une nation qui croit à ce système serait militariste. Mais c'est certainement abuser des mots que de qualifier de militariste le citoyen d'une nation dont le seul objet est de se préparer à se défendre, à se mettre en état de se défendre en cas d'attaque par quelque nation militariste. Mais dans ce cas le monde entier a été militariste depuis la création et, bien que je n'aime pas à parler de l'avenir, je crains qu'il soit toujours militariste. Une nation qui veut durer doit, comme un simple particulier, être en état de se protéger aussi bien à l'intérieur contre le désordre et l'insolence révolutionnaire qu'à l'extérieur contre une attaque. Je ne dis pas qu'elle puisse se mettre à l'abri de tous les maux possibles, mais qu'elle doit dans toutes les circonstances possibles être vraisemblablement prête à sauvegarder sa vie et ses biens jusqu'à ce qu'un monde alarmé et éclairé vienne à son secours. Si le fait d'avoir une organisation militaire constitue une préparation à la guerre; si c'est encourager le moindrement un autre conflit pareil à la guerre dont nous venons à peine de sortir, alors n'en ayons pas, n'en ayons aucune. Mais si chacun espère, si c'est le vœu de chacun, tout en n'osant l'espérer qu'il n'y ait plus de grande guerre, je ne suppose pas que les peuples intelligents du monde croient que l'empire britannique et d'autres nations du même genre vont hâter ce conflit en se désarmant et en abandonnant tous leurs moyens de protection.

Assurément, nous avons bien constaté en ces dernières années, que quelques-unes au moins des grandes puissances mondiales—les hommes d'Etat les plus en vue de ces grands pays—ont tenté tous les efforts

imaginables pour obtenir dans la mesure de leur force, la certitude que l'ère des grands conflits est passé. Je serais fort en peine de signaler une seule mesure que l'Angleterre ait négligé de prendre dans cet ordre d'idées. Les Etats-Unis à mon sens ont aussi tenté au meilleur de leur jugement, bien que nous puissions différer d'opinion avec eux, d'atteindre le même but par tous les moyens. Si nous désirons mettre un terme à l'ère des conflits, une seule voie s'ouvre à nous à mon sens: que tous les pays anti-militaristes, qui ne nourrissent pas des sentiments de revanche ou des ambitions de conquête, s'unissent et jettent les bases d'une politique mondiale. Qu'ils s'efforcent d'amener les autres nations à leurs idées afin que, formant un groupe compact, ils soient en mesure d'imposer à tout l'univers leur programme et leurs vues pacifiques. Voilà ce que les nations européennes tentent d'accomplir. Inutile pour moi de citer les noms des pays qui professent ces idées et qui veulent faire régner une paix réelle dans tout l'univers. Cependant, je n'ai pas la moindre hésitation à en nommer deux: ce sont les Etats-Unis d'Amérique et l'empire britannique, y compris tous les dominions qui en font partie.

Tant que ces deux grands pays resteront unis—loin de moi l'idée d'exclure pour un seul instant les autres pays, mais j'ai l'assentiment unanime de mes honorables collègues lorsque je place les Etats-Unis et l'Angleterre dans la catégorie des pays qui désirent véritablement la paix universelle—tant qu'ils resteront unis, dis-je, et qu'ils seront en mesure d'appuyer leurs opinions sur la réserve de forces qui seules comptent dans le domaine politique, ils contribueront puissamment à maintenir l'équilibre mondial. Il n'est personne dans tout l'empire britannique ni aux Etats-Unis—et l'opinion publique dans ces deux grands pays ne va pas au contraire—qui croit pour un seul instant que, même en restant unis, ils peuvent réussir à atteindre le but à moins d'avoir des forces considérables pour soutenir leur opinion. Ces forces sont absolument nécessaires à l'Empire britannique. Où est l'homme qui, professant quelque vénération pour cet empire, oserait proposer à cette heure que l'Angleterre désarme et se mette en telle posture que sa parole n'aura plus aucun poids dans les conseils de l'Europe ni dans les réunions mondiales? Où est l'homme qui oserait proposer le même plan aux Etats-Unis? L'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique savent fort bien qu'ils ne peuvent désarmer à l'heure qu'il est. Quel que soit leur amour de la paix, quelque dévoués et unis que soient leurs efforts afin de faire régner la paix par tout l'univers, ils savent fort bien qu'ils ne peuvent adopter un pareil programme. Or, puisqu'il en est ainsi, il s'ensuit nécessairement qu'à notre titre de pays faisant partie intégrante de l'Empire, il nous appartient de supporter notre quote-part des frais que comportent les moyens de défense que maintient l'Angleterre. Voilà certes le devoir qui nous est tracé, indépendamment du respect de nous-mêmes et de la virilité de notre peuple. Et de suite la question se pose: jusqu'où pouvons-nous aller dans cette voie? Où devrons-nous nous arrêter avec la certitude que nous n'aurons pas dépassé le but? Il s'agit d'une question fort difficile à régler.

Des divergences d'opinions existent relativement à la présente situation mondiale. Ces divergences d'opinions s'accusent dès qu'il s'agit d'allouer à chaque pays ami de la paix la part qu'il doit prendre à la pacification de l'univers; les opinions diffièrent même lorsqu'il s'agit d'assigner leur part aux différents pays qui composent l'empire britannique. D'aucuns soutiennent que le dernier conflit a tellement épuisé l'humanité, qu'une autre guerre n'est pas possible d'ici à plusieurs années, en dépit de la perversité de la nature humaine.

La situation actuelle des divers pays, je le crains fort, ne saurait autant que celle de ces mois derniers justifier l'optimisme que professent les tenants de cette théorie. Quiconque scrute l'horizon européen, n'a pas lieu d'affirmer avec tant de certitude que cela qu'une guerre mondiale ne peut éclater prochainement. Je suis loin d'être un pessimiste. Les événements récents nous enseignent toutefois que, quoique le cœur d'une grande nation incline résolument vers la paix les espoirs de ce grand pays ne sont pas plus avancés qu'il y a deux ans passés.

En Europe, la tension et l'effort règnent partout; le ciel est couvert de nuages et des indices de la tempête se montrent dans toutes les directions. Un pays lutte pour faire son chemin tandis qu'un autre bataille pour élargir le sien et il résulte de tout cela l'antagonisme et la mésentente. Une certaine nation nourrit des sentiments de revanche tandis qu'un autre pays semble appréhender le danger uniquement pour appeler au secours contre cette revanche. Un autre pays encore semble n'avoir d'autre but que de rendre la vie impossible

aux nations où règne encore l'ancien ordre de choses à son dire. Bref, c'est l'antithèse de l'harmonie qui existe à cette heure dans l'atmosphère de l'Europe entière. Voilà la situation. Qu'on le déplore tant qu'on le voudra, qu'on tente de lutter contre elle par tous les moyens—et j'ai l'intime conviction que l'empire dont nous faisons partie n'a pas encore perdu tout espoir—c'est là la situation à laquelle nous devons faire face.

Il en est qui disent ou se contentent de penser que nous n'avons aucun péril à redouter du côté de l'Ouest ou de l'Est, parce que nous sommes voisins de la grande république américaine et pouvons bénéficier de la doctrine Monroe, qui, depuis un siècle, protège ce continent de l'Amérique du Nord dont notre pays fait partie. Dans le giron de cet empire nous sommes mieux assurés que par aucune position géographique ou aucune doctrine d'un pays étranger. N'oublions pas, toutefois, que le danger qui pourrait menacer une partie quelconque de l'empire auquel nous appartenons pourrait bientôt menacer également le Canada lui-même? Certes, si la grande guerre nous a appris quelque chose elle a dû nous apprendre que s'il survient une guerre importante à l'avenir, elle sera de telle nature que pas une nation ne saurait dire s'il lui sera possible de n'y point participer; elle a dû nous apprendre que l'empire britannique ne saurait subsister qu'à la seule condition de rester uni et que, faisant partie de cet empire, la seule condition de notre propre sécurité, c'est la sécurité de l'empire tout entier. Si quelqu'un en doute, qu'il se lève et le déclare. Pour moi, ma raison ne saurait me convaincre qu'il faille chercher la sécurité du Canada ailleurs que dans la sécurité de l'empire britannique lui-même.

Où est l'ennemi qui va nous attaquer? demande-t-on. Voici ma réponse: Si prochaine que la guerre ait pu être, fût-il jamais possible à un gouvernement de dire où était l'ennemi qui allait attaquer? C'est une impossibilité radicale. D'abord, on l'ignore, puis, quand même on le saurait, il serait absolument impolitique de le déclarer. On nous dit que nous n'avons pas d'ennemi. Le Canada en avait-il en 1913? Non, mais il lui en est survenu. Depuis deux ou trois siècles le développement des moyens de communication a abrégé les distances, peu à peu les rapports entre continents et entre pays sont devenus plus étroits, la sécurité de l'un a dépendu plus particulièrement de la sécurité de l'autre, de même que la paix de chacun a fini par dépendre de plus en plus de la paix de tous.

On nous dit aussi que, voisins de la puissante république américaine sur ce continent de l'Amérique du Nord, nous pourrions compter sur elle si nous étions attaqués. Si nous nous berçons et cet espoir pour conclure à notre sécurité il nous faut assumer, proportionnellement au chiffre de notre population et à la valeur de notre richesse et de nos ressources, le même fardeau que les Etats-Unis s'imposent comme moyen de garantie. Est-ce bien ce que nous faisons aujourd'hui? Je réponds négativement. Les Etats-Unis consacrent maintenant à leur défense un montant qui représente 19.1 p. 100 du budget entier de leurs dépenses, tandis que les frais relatifs à notre propre défense représentent environ 3¾ p. 100 du budget de nos propres dépenses. De leur côté, la proportion est d'environ $13.13 per capita, et du nôtre, elle est d'environ 1.69. Je pourrais établir la même comparaison entre notre pays et l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Grande-Bretagne et d'autres parties de l'empire. Par rapport à ces pays et à tout autre pays du monde notre population est la plus faible. En nous basant sur les comparaisons nous ne saurions donc arriver à couclure que nous avons été conduits par des militaristes et des casques d'airain. Nos gouvernements se sont plutôt appliqués à maintenir les frais de défense à un chiffre aussi bas que pouvaient le comporter les exigences de la dignité nationale et une mesure de sécurité raisonnable.

Or, voici la question qui se présente: les crédits demandés excèdent-ils les nécessités du cas? Personne n'est plus désireux que moi de comprimer les frais de la défense autant que le permettent la sécurité et l'honneur du pays.

On nous dit que la milice ne contribue pas à la production; que notre dette est énorme; que nous avons d'immenses sommes à verser chaque année à titre d'intérêt, et que, par conséquent, nous devrions réduire notre effectif militaire. Cet argument procède de l'hypothèse que la milice, l'effectif préposé à la défense, est tout simplement un luxe qu'une nation se paie parce qu'elle a de l'argent à gaspiller. Ce n'est pas dans un but de luxe que la milice est maintenue, ce n'est pas non plus dans le but de satisfaire les goûts d'aucune classe pour la parade mais plutôt afin d'assurer le respect de la loi et de l'ordre et de constituer un noyau autour duquel les forces nationales puissent se grouper en

cas de danger dont un ennemi du dehors pourrait nous menacer. Ceux qui prêchent la réduction de l'effectif militaire sous prétexte que notre dette a augmenté se font une fausse idée de l'objet de la milice. J'avoue qu'il est bien difficile de tracer une ligne de démarcation; cependant, nous devrions entretenir une milice qui ne serait pas en raison inverse de notre dette, mais qui serait en raison directe de ses propres besoins et de l'importance des fins qu'elle est appelée à servir.

J'en viens donc à me demander si les crédits qui nous sont soumis et tels qu'ils nous sont présentés sont plus que suffisants pour ces fins. Je m'aperçois d'abord que le budget, tel qu'il a été déposé en premier lieu, est d'environ $1,100,000 moins élevé que celui de l'an dernier. Celui-ci avait pour objet de faire face aux exigences que j'énumérais il y a quelques instants, objets que mentionnait le ministre de la Milice dans son discours du 25 avril, et il devait se borner à satisfaire à ces exigences. Le présent budget a été rédigé dans le même dessein, et la déclaration du ministre était de nature à démontrer qu'à ses yeux ce budget suffisait simplement à assurer le respect des lois et le maintien du bon ordre, à faire face aux éventualités qui pourraient survenir à la suite d'une violation des lois et de la paix du pays, ainsi qu'à former le noyau d'une association d'hommes exercés au métier des armes qui pourraient au moins faire mine de résistance en cas de guerre, et qui constitueraient un corps d'instruction au moment du danger pour les autres jeunes gens du pays. Ils seraient comme une garde avancée que les autres pourraient suivre, et s'il survenait des troubles, ils permettraient à la nation d'offrir une certaine résistance.

Le budget est-il plus que suffisant pour une telle fin? Il est de $1,100,000 inférieur à celui de l'an dernier. Je ne crois pas que ce soit là plus qu'on ne peut raisonnablement espérer économiser par suite de la réduction des dépenses. Le ministre ne le prétend pas, il me semble, relativement au présent crédit, il n'a certainement pas soutenu que la somme défalquée suffisait à peu près à compenser la diminution du prix des approvisionnements et d'autres choses, diminution qu'on pourrait opérer cette année, comparativement à l'an dernier. Fort bien! le devoir du ministre était de s'assurer si nous étions allés trop loin pendant le dernier exercice. Après son enquête, il a tiré la conclusion que nous ne l'avions pas fait, que nous n'avions mis de côté que le montant nécessaire à l'instruction militaire.

Il y en a qui disent: "Oui, nous devons avoir une organisation militaire" — je parle surtout du représentant de Québec-Sud (M. Power) — "mais nous n'avons pas besoin d'instruction militaire". En cette matière, mon honorable ami doit être meilleur juge que moi, mais m'est-il permis de lui demander...

M. POWER: Je demande pardon à l'honorable député. J'ai dit "oui, nous devons avoir une milice, mais nous ne devons pas avoir d'exercices annuels dans un camp". Que nous devrions avoir une milice permanente, c'est ce dont je conviens avec mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le langage que je prête à mon honorable ami: nous devrions avoir une milice, mais nous n'avons pas besoin de ces exercices annuels.

M. POWER: Une milice permanente.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une milice permanente sans exercices annuels dans les camps. S'il s'agissait simplement de décider entre mon opinion sur le sujet et celle du député de Québec-Sud, son avis l'emporterait certainement sur le mien — il a été mêlé à la milice et je ne l'ai pas été. Cependant, je suis ici pour représenter la population canadienne, et je suis le mantaire d'un collège électoral de ce pays. Dois-je m'en rapporter au jugement du député de Québec-Sud? Dans ce cas, pourquoi l'accepterais-je de préférence à celui du représentant du Burrard (M. Clark), du représentant de Kingston (M. Ross), du représentant de Fort-William (M. Manion) ou des autres, là-bas, qui ont autant d'expérience militaire que mon honorable ami? Ils refusent tous d'accepter l'avis du député de Québec-Sud.

Cela étant, quelle ligne de conduite dois-je suivre? Tout d'abord, je jette les yeux sur d'autres pays, je contemple la mère patrie et les autres dominions. Si cela ne convient pas à l'honorable député — je n'insinue pas qu'il en est ainsi—je dirige ensuite mes regards vers la France. Je regarde les Etats-Unis. Je m'aperçois que, dans tous ces pays, on considère que ces exercices annuels sont indispensables au maintien et à la perpétuation de l'organisation de la milice et de l'esprit militaire qui l'anime. Cette raison me semble plus puissante que la simple opinion de tout député, quelque respectable qu'elle soit.

Maintenant, j'arrive à notre pays et je m'aperçois que dans ce Dominion a grandi une organisation militaire composée d'hommes qui sont choisis à cause de leur habileté à conseiller le Parlement et le mi-

nistre en cette affaire, d'hommes qui ont prouvé leur talent dans les épreuves les plus rigides, dont la conduite a prouvé qu'ils sont en état de résister aux plus rudes épreuves dont le monde ait eu le spectacle; or, nous avons leur avis unanime que cet enseignement militaire annuel est indispensable. Je m'aperçois que celui dont le ministre recherche le plus les avis considère que d'y renoncer aurait un effet désastreux pour la milice canadienne. En présence de cette opinion — opinion unanime corroborée par le jugement du ministre et de tous ses prédécesseurs, corroborée aussi par l'expérience des siècles et la pratique universelle de nos jours — je sens que je ne puis me fier à l'avis du représentant de Québec-Sud.

J'en viens donc à la conclusion que la manœuvre annuelle est une partie essentielle de l'organisation de notre milice. Dans ce cas, la somme de $1,400,000 est nécessaire, et le représentant de Québec-Sud l'admet. En présence de cette opinion — je crois en effet que c'est la seule opinion notable qu'ont exprimée en cette enceinte ceux qui pensent qu'une organisation militaire est essentielle, abstraction faite des exercices annuels — en présence de cette opinion, dis-je, de l'honorable député que, pour les exercices annuels, cette somme est nécessaire, il est du devoir de tous les députés d'appuyer le crédit tel quel — ce crédit qui, de l'avis de mon honorable ami lui-même, est indispensable si les exercices annuels doivent se perpétuer et être de quelque utilité. J'ai une meilleure opinion — je ne devrais peut-être pas dire meilleure, mais une autre — que celle du député de Québec-Sud, des fonctionnaires du ministère, de l'ancien ministre de la Milice et des principaux employés du gouvernement précédent. J'ai l'avis du ministre de la Milice, qui occupe un siège ici, avis qu'il a exprimé dans les termes les plus formels. Je me suis fié à cet avis il y a une quinzaine. Je m'y fie encore ce soir.

Nous voulons réduire les crédits partout où des réductions sont compatibles avec les fins pour lesquelles on en a demandé l'ouverture; partout où nous pouvons voir que de l'argent peut être enlevé sans nuire à la réalisation des fins essentielles, enlevons-en. Cependant ni de ce côté-ci de la salle du moins, ni ailleurs, on ne prend la parole pour déclarer ouvertement qu'on veut rogner sur les crédits au détriment de l'efficacité des services essentiels. En abordant ce sujet, souffrez que je dise qu'il y a une grande différence entre une simple réduction en matière administrative, la décapitation d'employés dont le temps démontre l'inutilité, les réductions qui proviennent d'une organisation améliorée, tel que le député d'Hamilton (M. Mewburn) l'a laissé entendre; il y a, dis-je, une grande différence entre les réductions de ce genre et celles qui sapent à sa base un programme, ou qui détruisent de fond en comble les objets essentiels de la dépense.

[Le très hon. M. Meighen.]

D'ordinaire, un gouvernement étudie son budget, découvre s'il ne pourrait pas améliorer l'organisation et l'administration, et il soumet au Parlement le montant le moins élevé qu'il juge nécessaire. Le présent ministère, il est vrai, ne l'a pas fait à la présente session. En plusieurs cas, il a admis qu'il pourrait se tirer d'affaire avec une moindre somme. Ces aveux sont peut-être une preuve de négligence. Je ne dis pas que cela soit grave, tant s'en faut. Cependant, il en est autrement lorsqu'un gouvernement décide que l'organisation doit être sur un certain pied et que telle dépense et certains services sont nécessaires pour l'accomplissement des principaux desseins d'un département, et qu'il recule devant les conséquences inévitables de cette décision. Or, c'est ce dont nous avons été témoins ici ce soir. Qu'avons-nous vu? Afin de me faire bien comprendre, souffrez que je cite un extrait du discours que le ministre de la Milice prononçait le 25 avril dernier, lorsque le ministère a mis en discussion ces crédits dont mon honorable ami prenait la responsabilité. Page 1192 (v. fr.) du hansard, il disait:

> Mais, aujourd'hui, notre armée permanente n'est pas assez forte pour maintenir l'ordre à l'intérieur du pays. C'est ce qu'on ne saurait nier.

Puis il ajoutait:

> Souffrirons-nous que l'univers entier sache qu'au Canada la milice ne peut rendre le moindre service réel, l'effectif de la gendarmerie à cheval est presque supprimé, le service naval ne comptera plus, pour ainsi dire, et le service aérien doit être abandonné. Le Canada se verrait envahi par une classe de gens que dans l'intérêt du public il faut éloigner à tout prix. Alors même que la milice n'est d'aucun rapport, il est de notre devoir de la maintenir pour assurer l'ordre et le faire régner par tout le pays.

Plus loin, il ajoute:

> Il ne s'agit pas simplement pour nous de maintenir une tradition, mais il nous incombe, en outre, de remplir un devoir: il nous faut maintenir notre milice sur un pied tel qu'à l'heure du péril, nous soyons en mesure de nous défendre contre les désordres intérieurs et les agressions du dehors.

Il appelle de nouveau l'attention sur la comparaison entre les crédits de ce jour et ceux d'il y a deux ans. Je cite ses pa-

roles, à ce sujet, en deux ou trois endroits. A la page 1193, il compare nos crédits avec ceux de 1911-1912. Je ferai observer, avec tout le respect que je dois à l'honorable député de Saint-Jacques (M. Rinfret) qui a donné assez cours cet après-midi, je pense, à son juste courroux contre les journaux de Montréal, que les crédits que le ministre a comparés avec ceux d'aujourd'hui ne sont pas cette chose horrible—si hideuse à ses yeux— les crédits des tories. Ils étaient ceux d'un ministère libéral qui déclarait, en même temps, qu'il n'y avait pas un seul nuage dans le ciel et que les rumeurs de péril imminent n'étaient qu'imaginaires. Voici ce que dit le ministre:

Si on compare le pouvoir d'achat du dollar aujourd'hui avec ce qu'il était en 1911-1912, on verra que les crédits, cette année, sont bien moins considérables que cette année-là.

Les tories étaient-ils alors au pouvoir en arborant les couleurs du libéralisme? Est-ce l'opinion de l'honorable député de Saint-Jacques? Mais ce n'est pas tout ce qu'il a dit à cet égard. Il a ajouté, à la page 1207, en réponse à une question de l'honorable député de Laprairie (M. Lanctôt):

Quels étaient les crédits en 1910 quand le parti libéral étant au pouvoir avec un bon gouvernement?

L'honorable ministre a répondu:

Les derniers que j'ai sont les crédits de 1910-1911, mais je ferai remarquer que bien qu'ils aient été déposés par le gouvernement qui a succédé, c'étaient les crédits du gouvernement précédent.

Le ministre se trompait. Les deux étaient les crédits du prédécesseur qui les avait présentés, je veux dire ceux de 1910-1911.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai parlé de ceux de 1912-1913.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais l'honorable ministre a mentionné les crédits de 1910-1911 qui étaient ceux du gouvernement antérieur.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dû mal m'exprimer, ou peut-être n'a-t-on pas bien rapporté mes paroles.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre avait à l'idée les crédits de 1912-1913, mais il parlait de ceux de 1910-1911. Il a dit:

Les dépenses en 1910-1911 se sont elevées à $7,067,000.

Les dépenses, remarquez bien. Les crédits étaient plus élevés. Il continue:

Cette somme était presque la même que celle d'aujourd'hui...

Les dépenses de 1910-1911 ont été presques égales aux crédits actuels. Il poursuit:

...si même elle n'était pas plus élevée, en tenant compte de ce que le dollar pouvait acheter alors en comparaison avec aujourdhui. Les habillements pour les troupes coûtent 50 p. 100, 75 p. 100 et parfois 100 p. 100 plus cher et il en est de même de l'entretien. Les traitements payés à tous les officiers depuis la guerre sont plus élevés par suite de l'augmentation du coût de la vie, comme le reconnaissent tous les hommes d'affaires du pays.

Puis, il explique que les appointements sont plus considérables, déclarant d'une façon précise à la Chambre que les crédits de l'exercice financier ont été moins élevés, ou du moins ne dépassaient les dépenses de l'année 1910-1911. Cette année-là, la population n'était même pas de sept millions et quart. Aujourd'hui, elle est de plus de huit millions et trois quarts. En présentant ses crédits, le Gouvernement reconnaissait, en principe, que ce montant représentait le minimum de l'argent nécessaire pour le maintien de cette force, et serait indispensable pour faire respecter la loi et l'ordre à l'interieur, et former le noyau de la défense ou l'avant-garde. Et tout cela à une époque où, de l'avis incontesté du Gouvernement, il n'y avait aucun indice de danger, aucun nuage dans le ciel, aucun signe d'agression, aucun motif d'alarme. Telle était l'attitude du ministre, mais ce n'est pas tout. A la page 1236, le ministre ajoute:

J'ose dire que nous avons fait plus d'économie dans ces prévisions budgétaires que n'en a faites n'importe quel autre homme d'affaires en Parlement en ce qui concerne ses dépenses annuelles de l'année écoulée.

Et, à la même page, il dit:

Les autres pays diminuent...

Je prie le comité de bien écouter cette citation:

Les autres pays diminuent jusqu'à un certain point les effectifs de leurs armées, mais non pas dans une plus forte proportion que nous le faisons au Canada.

Les autres pays désarment, mais non pas dans une plus forte proportion que nous ne le faisons relativement aux crédits que le ministre a alors présentés. Avant qu'il ait soumis ces prévisions budgétaires, nous avions en Canada l'organisation militaire la moins nombreuse de tous les pays au monde, et cette réduction, dit-il, était aussi considérable, en proportion, que celle d'aucun autre pays. Bien qu'il ne soit pas tout à fait à propos de le mentionner à ce sujet, rappelons-nous que, quoique plusieurs personnages éminents, quoique les grandes nations aient décidé, à la récente confé-

rence relative au désarmement, de prendre les moyens de réduire les armements sur terre et sur mer, ils n'ont pu, que très difficilement, effectuer une entente pour la réduction des armements sur mer; ils n'ont pu conclure aucun arrangement pour une réduction semblable sur terre. Je ne citerai qu'une phrase de plus du discours du ministre. A la page 1177, il a employé ces paroles, longuement pesées évidemment, car, c'est par elles qu'il a commencé son discours:

> Je pourrais dire que les prévisions budgétaires de la milice ont été réduites autant qu'il est compatible avec la sécurité nationale.

Il ne saurait y avoir de phrase moins équivoque, ni plus pertinente, de phrase ayant une portée plus directe vers l'objectif même de la question dont le comité est saisi. De l'avis du ministre, les prévisions budgétaires avaient été réduites autant qu'il était compatible avec la sécurité nationale. Tel fut le jugement du ministre sur l'avis des fonctionnaires compétents de son ministère. Et, il ne faut pas l'oublier, ce n'était pas là le jugement du ministre qui, à son arrivé au ministère, désirait maintenir les prévisions budgétaires de la milice sur le même pied qu'autrefois, loin de là, mais qui aurait voulu, s'il eût été possible, réduire ces prévisions; c'est le jugement d'un gouvernement et d'un ministre qui croyaient trouver un avantage politique dans une réduction même dangereuse de ces prévisions, jusqu'au point même de démoraliser et de désorganiser la milice. Telles étaient les dispositions des ministres, je vous l'assure, à leur arrivée au pouvoir. Mais, se rendant compte de la situation, ils résistèrent à leur désir, et ils firent bien, puis, ils se présentèrent au Parlement disant: "Nous ne pourrions faire plus, ce ne serait pas compatible avec la sécurité nationale."

Cependant, que voit-on ce soir? On nous demande de réduire de $400,000 le crédit concernant l'instruction militaire annuelle, de le réduire de 30 pour 100, soustrayant des montants correspondants d'autres crédits affectés à des services reconnus comme essentiels, non pas seulement par les experts du pays, mais par le ministre de la Milice, par le Gouvernement lui-même. On nous demande de réduire de $400,000 un crédit que le ministre nous a déclaré être indispensable à la sécurité du pays, que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe), assis à la table du conseil, a admis être aussi bas qu'il était compatible avec la sécurité du peuple canadien, que le

[Le très hon. M. Meighen.]

premier ministre (M. Mackenzie King), a admis être le plus bas qu'il soit justifiable de soumettre à la Chambre. Souvenez-vous qu'il n'est pas question ici de simple réorganisation, de simple économie de quelques dollars dans l'administration, publique; il s'agit de services qui ont charge de la défense du pays, services que le ministre nous a déclaré aujourd'hui, et qu'il croit, être de vive importance pour la sécurité nationale dont lui et le Gouvernement sont les gardiens. Ils réduisent ces services à 66 ou 70 pour 100 du chiffre indiqué comme point de sécurité. Voilà l'attitude que le Gouvernement adopte aujourd'hui. Et pourquoi? Parce qu'ils ne s'entendaient pas. En partie pour cette raison, et en partie, parce que nous nous étions d'accord. Je me demande laquelle de ces raisons a prédominé. Mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Rinfret), dit qu'il est d'autant plus décidé à réduire ces prévisions budgétaires que nous les approuvons nous-mêmes. Le bel esprit public! Il nous attaque à titre de conservateurs parce que, prétend-il, nous nous en tenons aux anciens principes conservateurs. Il a lancé contre nous cet après-midi, une longue attaque amère et vigoureuse, et pourquoi? Quelle était notre offense, je vous le demande? C'est que nous avons appuyé le ministre qu'il a été élu pour appuyer lui-même. Et, selon son habitude, il croit avoir tranché tout argument, lorsqu'il nous qualifie de "tories". Ce qualificatif ne peut que clore toute discussion, de l'avis de mon honorable ami. Je ne me suis jamais beaucoup occupé des qualificatifs; je crois plutôt aux faits, et je préférerais appartenir à un parti, quel que soit le nom sous lequel il est connu, à un parti, dis-je, qui s'en tienne à ses principes, beau temps, mauvais temps; dans l'adversité comme dans la prospérité; au pouvoir, comme dans l'opposition; et qui traduit ces principes dans une législation progressive, conforme aux besoins du moment, suivant le cours du temps, plutôt que d'appartenir à un parti qui, bien que portant quelque nom angélique, ne saurait vraiment définir ses principes, n'est bon qu'à sermonner en formules évasives et nébuleuses et ne peut s'en tenir à un principe durant une seule saison ni même d'une semaine à l'autre.

Le ministre nous apprit que c'étaient les crédits les moins élevés qu'il pouvait demander en tenant compte de la sécurité de l'Etat. Qu'est-il arrivé? L'honorable représentant de Saint-Jacques (M. Rinfret) menaça; un sentiment de révolte monta du cœur aux lèvres de l'honorable député de

Québec-Sud (M. Power) qu'appuya le dogmatique et pacifiste député de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt), qui approuve maintenant de la tête. Apparemment la révolte couve dans son cœur ce soir encore. L'étude de ces crédits fut donc remise à plus tard dans le but de laisser au Gouvernement le temps de modifier et sa politique et ses principes. On n'eut pas besoin de retarder longtemps l'étude de ces crédits. Tous les membres de la droite furent convoqués dans la salle de délibérations et l'on procéda à l'opération. L'honorable député de Québec-Sud, et les honorables députés de Saint-Jacques et de Laprairie-Napierville sortirent de l'épreuve plus que victorieux, puisqu'ils avaient forcé le Gouvernement d'abaisser les crédits demandés au-dessous de la limite qui constituait, d'après la déclaration fait à la Chambre, le minimum que réclamait la sécurité de l'Etat. On nous a parlé de gouvernement par conviction; c'est véritablement ce qu'il nous faudrait; mais qu'avons-nous, aujourd'hui? Un gouvernement par audition. Le premier ministre lui-même, n'ayant pas d'opinions propres, écoute d'un angle variant de 45 à 90 degrés, les bruits de couloir, les menaces et les grognements des alentours, et tous ces bruits recueillis, fondus ensemble donnent un son qu'il appelle la politique du Gouvernement. Pourquoi le ministre n'est-il pas revenu avec son même crédit? Il aurait pu le diminuer là où il s'agissait uniquement d'administration; mais il en a retranché ce qui, à en croire sa propre déclaration, constituait l'indispensable. S'il y a une fonction ministérielle qui prime surpasse et l'emporte sur toutes les autres, c'est celle d'assurer convenablement la défense nationale. Une obligation semblable s'impose comme premier devoir à tout individu. La nature en fait sa première loi et tout gouvernement devrait faire de même. Comment ce Gouvernement s'est-il acquitté de ce devoir? En venant dire au Parlement: "Il faut tant, pour notre propre sécurité, tant, pour la défense nationale, tant, pour la sécurité générale; mais je vous demande de nous donner beaucoup moins à cause des importunités de nos amis." Voilà le Gouvernement qui préside aujourd'hui, à la direction des affaires canadiennes, une conduite pareille s'appelle de la "démocratie".

Un honorable député—dont j'oublie le nom, mais qui, je pense, siège à la gauche —a félicité le Gouvernement d'être resté fidèle à cet article du programme que le parti libéral a prêché durant la dernière campagne électorale, savoir: que le Gouvernement ne serait qu'un comité du Parlement; que le Gouvernement chercherait à connaître la volonté du Parlement pour lui donner effet ensuite. Eh! bien, si le Gouvernement doit simplement se contenter de s'adresser au Parlement pour lui demander de faire connaître ce que sera la politique canadienne, il incombe au Parlement de prendre l'initiative et de dicter un programme, article par article, au Gouvernement, alors, avec tout le respect que je leur dois, je prétends que les ministres pourraient diminuer leurs traitements. Qu'ont-ils à faire? Les députés assemblés pourraient expédier la besogne ministérielle. Nous pourrions trouver parmi les passants des hommes à qui nous paierions $1,000 par année, avec une légère indemnité de guerre de temps à autre, pour porter aux ministres les instructions du Parlement et leur demander de donner suite aux décisions prises ici. Est-ce cela le gouvernement responsable? Est-ce bien là le genre de gouvernement qui commande le respect du pays? Est-ce là le genre de gouvernement qui existe ou qui a jamais existé en Angleterre? Est-ce cela le traditionnel système de gouvernement britannique? Si c'est là, j'ignorais jusqu'à ce jour ce qu'était le gouvernement britannique; se présenter au Parlement avec une politique et, devant les réprimandes de quelques partisans, retraiter en disant: "Nous avions décidé cela, mais puisque cela ne vous plaît pas, nous allons revenir avec quelqu'autre chose", n'est-ce pas de la démocratie, non, certainement non. C'est le gouvernement de la "conjecture". L'on cherche quel nombre de voix peut rapporter telle attitude, et si l'on découvre qu'on s'est trompé, l'on se reprend et si l'on s'aperçoit que l'on a fait erreur de nouveau, l'on s'en retourne ruminer en caucus pour revenir tenter autre chose.

Un DEPUTE: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un honorable député dit que cela est hors d'ordre. Cela n'est certainement pas dans l'ordre dans les autres pays britanniques. Pareille indécision n'est pas de la "démocratie". N'amoindrissons pas le mot "démocratie", en l'appliquant à de pareilles choses. Cela, c'est de l'impuissance, de la faiblesse, de la stérilité. Comment les honorables députés devraient-ils voter? Le ministre s'adresse, au Parlement et personne ne peut doute de ce qui se passait dans son esprits et dans son cœur, quand il a soumis ces nouveaux crédits budgétaires, cet après-midi. Il était écrit dans sa figure, et on pouvait percevoir à chacun de ses

mots qu'il ne croyait pas lui-même que ces crédits fussent suffisants.

"Je suis informé", a-t-il dit, "qu'on peut effectuer cette réduction sans désorganiser complètement notre milice". Voilà ce qu'il a dit. Et parce que cette réduction peut s'effectuer sans désorganiser complètement notre milice, il la recommande au Parlement. En ce moment le ministre pense réellement que son devoir, en qualité de ministre de la Milice, serait d'insister sur le chiffre primitif. Il ne demanderait pas mieux que de faire son devoir, s'il avait la force qu'exige le poste qu'il occupe. Mais son courage devrait être aussi grand que ses intentions sont pures. Au lieu de cela, il revient maintenant poussé, entraîné et contraint par les députés de son groupe; en effet, c'est la seule façon d'expliquer son attitude. Personnellement, je préfère m'en tenir au jugement du ministre qui lui a été dicté par sa conscience et par la connaissance des besoins essentiels qu'il a acquise depuis qu'il est en fonctions. Je préfère accepter l'opinion qu'il nous a exprimée il y a quinze jours alors qu'il parlait sans contrainte et sans menace; je préfère, dis-je, cette ligne de conduite à l'autre qui a été imposée au Gouvernement par les exigences de la politique et les menaces d'un groupe révolté. Je m'en tiens aux crédits primitifs.

M. McMASTER: La nature a doué le leader de l'opposition (M. Meighen) d'un talent de raillerie que l'art et la pratique ont porté jusqu'à l'acrimonie.

Il est passé maître dans l'art de la raillerie, de la moquerie et du sarcasme. Si la raillerie avait pu régler la question de notre tarif douanier, il y a longtemps que la chose serait faite; si la moquerie avait pu déterminer notre politique d'immigration, cela aurait aussi été réglé à la satisfaction unanime; enfin son sarcasme aurait sans doute réglé nos problèmes du transport et tout le monde jouirait maintenant d'un tarif de chemin de fer à bon marché.

Ses remarques peuvent être divisées en deux catégories: premièrement, les observations d'un homme d'Etat; deuxièmement l'exercice nocturne de quelqu'un qui ne saurait se résoudre à un repos bien mérité sans avoir essayé de tourner le Gouvernement en ridicule. Pourquoi tourne-t-on le Gouvernement en ridicule? Parce qu'il a écouté la voix des représentants du peuple. Parce que le ministre a reçu des conseils de son propre parti, on qualifie ces députés de rebelles. Les libéraux qui depuis cent ans défendent les droits du peuple ont toujours été dénoncés comme étant ces rebelles, depuis l'époque de Louis-Joseph Papineau et de ses collègues d'Ontario jusqu'à nos jours. Le très honorable leader de l'opposition nous a dit que le Gouvernement manquait de détermination, parce qu'il se prêtait aux avis qui lui sont donnés par ceux qui siègent sur les banquettes situées à un angle de 45 degrés.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est toujours mieux que zéro.

M. McMASTER: Personnellement, je n'ai aucune objection à ce que le Gouvernement prête souvent l'oreille aux avis qui peuvent lui être donnés de ce côté-là; mais je protesterais s'il écoutait ceux que lui donne l'opposition officielle.

La première partie du discours de mon honorable ami est digne d'un homme d'Etat. Il a abordé avec la gravité qui convient les directrices à suivre dans l'examen de ce grand problème. La question des dépenses militaires est une des plus difficiles entre toutes celles qui se présentent aux nations civilisées. Ces dernières n'ont pas une confiance illimitée dans l'âge d'or; mais en augmentant leurs forces miliaires et navales, elles s'aperçoivent malheureusement que ces mêmes forces créées dans l'intention de maintenir la paix sont souvent les vraies causes provocatrices de la guerre. Voilà la difficulté du problème. Qu'on me permette de répondre brièvement à quelques-unes des affirmations qui nous ont été faites par le leader de l'opposition.

Il a essayé en premier lieu de nous donner une définition du militarisme. Bernard Shaw a donné, je crois, la meilleure définition du militariste qu'on puisse trouver dans la littérature moderne. Voici ce qu'il dit: "Le militariste est celui qui croit que la seule force est la force militaire et que Dieu est toujours du côté des puissantes armées". C'est la doctrine de Napoléon, la même qui a probablement fait couler plus de pleurs et de sang et a causé plus de souffrances chez les hommes que toute autre idée chère à l'humanité. L'honorable député, dit que la paix universelle dépend de l'union des nations opposées au militarisme. Veut-on me dire s'il existe une nation qui ait jamais admis être militariste? Ceux qui dans tous les pays sont responsables des dépenses militaires, prétendent ceci: Les forces militaires servent uniquement à maintenir la paix. "Donnez-nous ceci", disaient les généraux au peuple allemand, avant la grande guerre. "Donnez-nous un autre corps d'armée et la patrie sera en sécurité", disaient-ils. "Donnez-nous

huit dreadnoughts", disaient les experts navals d'Angleterre, "et l'Océan sera libre de tout danger". A quoi a abouti cette politique? A la paix ou à la guerre?

Je sais combien il est difficile, quand une nation ouvre la marche, d'empêcher les autres nations de suivre plus ou moins dans le même sens. Mais, Dieu merci, la nation qui a battu la marche vers les dépenses militaires gît dans la poussière et les nations qui disent avoir fait la grande guerre sont victorieuses. Que les vainqueurs ne perdent pas le fruit de leur victoire en adoptant les sentiments et la politique des vaincus.

Mon honorable ami dit que la guerre ou la paix dépend d'une alliance défensive entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Ce ne sont pas ses termes propres, mais c'est l'idée qu'ils comportaient. Cependant il continue en disant que pour servir à quelque chose cette politique des deux grandes nations doit compter sur des forces considérables. Or, monsieur le président, il me semble que si la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, surtout la première, abandonnaient leurs aventures militaires ici et là, dans le monde entier, les forces que ces nations auraient à entretenir seraient bien moins considérables qu'elles ne le sont aujourd'hui. La déclaration faite par le chef de l'opposition m'a profondément attristé. Il dit que la situation européenne semble indiquer que la guerre est proche, que la guerre n'est pas aussi éloignée que nous le désirerions. J'admets parfaitement qu'il désire la paix, et je la désire moi-même, mais il nous a fait un bien sombre tableau de l'Europe. Il dit que les perspectives sont moins encourageantes qu'elles ne l'étaient il y a deux ans. C'est là que je ne partage pas son avis. Ses connaissances de la politique européenne peuvent être bien plus étendues que les miennes, mais je dis néanmoins qu'il existe actuellement dans la situation européenne un fait saillant qui nous porte à espérer et c'est que ces deux grandes nations qui ont été ostracisées de la société européenne depuis la guerre ont maintenant des représentants au conseil de Gênes, parce qu'il ne saurait exister une entente européenne, une entente mondiale, tant que l'Allemagne et la Russie seront en dehors de la société des nations. Elles y sont retournées et c'est avec espoir que nous suivons la conférence de Gênes. Espérons avec confiance que la Providence prendra en pitié les malheureux enfants des hommes et que quelque chose de bon en sortira.

De plus, la situation universelle est meilleure qu'il y a deux ans parce qu'à cette époque existait le danger d'une concurrence navale entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. C'est une chose qui n'est plus et je désire reconnaître le mérite qui revient au chef de l'opposition pour le rôle qu'il a joué dans la création de cette entente adoptée par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. C'est pourquoi je crois que nous avons raison d'espérer.

Or, l'ancien premier ministre, je devrais dire l'ex-premier ministre, car le terme ancien ne devrait servir que pour ceux qui sont disparus, et je sais que le chef de l'opposition est bien en vie et a des années à vivre, nous dit que le Canada est dans une position heureuse. C'est vrai; au point de vue géographique notre position est heureuse. Nous n'avons aucun ennemi à craindre du nord et nous n'en craignons pas davantage du sud parce que, grâce à la prudence et la sagesse, nous et les habitants de la grande république avons organisé le premier tribunal international qui fonctionne depuis des années à la grande satisfaction des plaideurs qui ont été devant lui; je parle de la Commission Mixte Internationale. Ce tribunal a non seulement le droit de décider de toutes les questions qui se rattachent aux eaux limitrophes internationales de son propre avis, mais il a le droit de siéger comme tribunal connaissant de toutes les questions qui peuvent se soulever entre les Etats-Unis et nous. C'est pourquoi je dis que nous avons le droit de profiter de notre position géographique et de notre heureuse situation politique. Nous le devons jusqu'à un certain point à la Providence, mais aussi à notre sagesse et à celle de nos prédécesseurs.

Mais, nous dit le chef de l'opposition, quelque autre partie de l'empire peut avoir des troubles et nous en amener. C'est là une interprétation des responsabilités du Canada que je refuse d'accepter. A la Conférence de Londres, le chef de l'opposition a pour ainsi dire engagé ce pays, du moins jusqu'à un certain point, dans une attitude toute différente; mais en agissant ainsi il a abandonné l'attitude traditionnelle que sir Wilfrid Laurier avait amené le Canada à adopter, c'est-à-dire que tant que nous ferons flotter le drapeau nous sommes susceptibles d'être attaqués, mais qu'en ce qui regarde la participation à la guerre c'est là une question que le peuple canadien doit décider par la voie de ses représentants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui demanderai d'appuyer par des citations du document produit toute attitude qu'il pourrait m'attribuer à la Conférence impériale. En ce qui me regarde, on peut déposer devant la Chambre tout autre document ayant trait à cette conférence, mais tant que celui-ci est le seul c'est le devoir des honorables députés de s'y limiter et à celui-là seulement.

M. McMASTER: Voici une résolution votée à la Conférence impériale de 1921:

Considérant l'étendue des changements constitutionnels qui ont eu lieu depuis 1917, il n'y aurait pas davantage à réunir une conférence constitutionnelle.

M. Lloyd George, dans un discours qu'il prononça devant la Chambre des communes le 14 décembre 1921, a dit en parlant des grandes colonies ou dominions. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce que j'ai demandé à notre honorable collègue, et je m'en rapporte à son esprit de justice. S'il veut m'attribuer quelques déclarations, ce n'est pas en citant les paroles d'un autre membre de la conférence prononcées ailleur qu'il pourra établir son point. Si ces paroles ne font pas partie du compte rendu des délibérations déposées devant cette Assemblée ou à la Chambre des communes anglaises, notre collègue n'a pas le droit d'en faire état. S'il existe un document plus complet, j'aimerais le connaître; qu'on le dépose, car si M. Lloyd George croit devoir donner un compte rendu personnel, les autres membres de la conférence ont un droit égal. Alors il ne reste plus rien du caractère confidentiel des délibérations de la conférence.

M. McMASTER: Notre collègue sait bien que je n'ai aucun désir de manquer de justice à son égard, mais. . .

L'hon. M. STEVENS: A quel document empruntez-vous votre citation?

M. McMASTER: C'est le compte rendu d'un discours prononcé par M. Lloyd George devant la Chambre des communes anglaise, le 14 décembre 1921.

L'hon. M. STEVENS: C'est le compte rendu d'un journal?

M. McMASTER: C'est le compte rendu du discours qu'on trouvera, je crois, dans le dossier imprimé qui a été distribué à la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne paraît guère. J'inviterais notre collègue à lire sa citation dans le dossier même. Je n'y ai aucune objection.

M. McMASTER: Monsieur le président en décidera. Je ne veux pas manquer d'égards à l'honorable membre, mais chacun conviendra que lorsque le premier ministre d'Angleterre vient devant le parlement britannique à Westminster expliquer les décisions prises à une conférence impériale, personne ne saurait voir la moindre objection à ce qu'on rapporte les paroles mêmes du premier ministre anglais, sans donner à entendre que celui-ci a fait un exposé inexact des délibérations de cette conférence. Dans ces conditions, je crois que notre collègue va me permettre de citer les déclarations de M. Lloyd George sur les résultats de la conférence à laquelle le très honorable députés a pris une part si considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proposerais ceci à notre honorable ami. Naturellement je ne puis l'empêcher de citer n'importe quoi de M. Lloyd George; je n'ai point la prétention de pouvoir l'en empêcher. Je dis cependant qu'il n'est pas juste de me rendre responsable de quelque chose dont le compte rendu officiel, déposé par M. Lloyd George, et ici de même, ne fait pas mention. C'est le seul document auquel on puisse faire des emprunts pour apprécier l'attitude de la conférence.

M. McMASTER: Voici ce que je vais faire, pour ne pas désobliger notre collègue. Je vais citer un passage de M. Lloyd George, et si le très honorable membre juge qu'une erreur a été commise, il rectifiera.

Je veux montrer qu'à la suite de cette conférence impériale il existe une responsabilité solidaire entre tous les pays britanniques, solidarité qui n'avait pas encore été admise par notre pays. D'après le compte rendu que je vais citer, la Chambre verra que ma prétention est pleinement justifiée.

En parlant des dominions, M. Lloyd George a déclaré ceci:

Ils nous ont dit: "Vous nous mettez dans cette position soit d'avoir à vous soutenir dans l'exécution d'une politique que nous pourrions ne pas approuver, ou de nous tenir à l'écart de la métropole en cas de difficultés. Vous ne devriez pas nous exposer à ce dilemne. A l'avenir donc, il faudra nous consulter avant les événements." C'est juste et raisonnable. Cela est avantageux pour tous les intéressés et nous avons accédé à ce vœu avec plaisir.

Le rouage est fourni par le gouvernement britannique: c'est le Foreign Office, ce sont nos ambassadeurs. Ce rouage doit rester ici. Il est impossible qu'il en soit autrement, à

moins de créer un conseil d'empire formé de membres choisis tout exprès. En outre, il faut se servir d'un instrument unique. Cet instrument, c'est le bureau des Affaires étrangères anglais. Cette condition a été acceptée par tous les dominions comme étant de rigueur. Mais ils ont demandé d'avoir voix au chapitre pour établir les grandes lignes de notre future politique. A la dernière conférence impériale ils ont discuté notre politique en Allemagne, en Egypte, en Amérique, dans le monde entier, et notre conduite actuelle s'inspire des décisions générales adoptées en commun avec tous les pays de l'empire.

La direction de la politique étrangère qui relevait uniquement de la Grande-Bretagne, appartient maintenant à l'empire tout entier. C'est un fait nouveau et je voudrais faire remarquer l'importance qu'il a sur la controverse irlandaise.

L'avantage pour nous est que la direction collective signifie la responsabilité collective quand le fardeau de l'empire est devenu si vaste qu'il est bon d'avoir les épaules de ces jeunes géants pour nous aider à le supporter.

Est-il injuste de déduire de ce qui précède que si une partie de l'empire était en guerre, d'après cette responsabilité collective, les autres parties devraient venir à son secours. J'estime que c'est une déduction logique et que c'est une politique imprudente et dangereuse que suivrait le Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-t-il que dans les conférences précédentes, sous les administrations libérales, la politique étrangère n'a pas fait le sujet de sous-conférences et de délibérations mixtes?

M. McMASTER: Je dis que non. Je dis que sir Wilfrid Laurier a déclaré qu'il ne voulait pas être informé de la politique étrangère de la Grande-Bretagne parce que l'information reçue sous protestation pourrait impliquer un engagement d'honneur d'appuyer la politique étrangère qui pourrait découler de ces faits.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député soutient-il que sir Wilfrid Laurier n'a pas pris part aux discussions qui ont amené l'alliance anglo-japonaise et n'a pas réellement consenti à cette alliance.

M. McMASTER: Je ne suis pas prêt à dire cela. Je ne nie pas ce fait particulier, mais je crois avoir parfaitement raison de dire que la politique générale de sir Wilfrid Laurier a été d'éviter toute consultation de crainte que celle-ci n'implique une responsabilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député pourrait difficilement soutenir cela.

M. McMASTER: C'est la politique suivie, je crois, par sir Wilfrid Laurier et qu'il me soit permis de dire que si les premiers ministres du pays voulaient suivre les traces de sir Wilfrid Laurier, ils adopteraient une conduite exempte de tout danger pour notre bien-aimé pays.

Je ne veux pas prétendre que les crédits sont grandement exagérés. Je reconnais franchement que dans ce pays nous avons été aussi exempts que beaucoup de pays et plus exempts que quelques-uns de nombreuses dépenses militaires et navales, mais je dis que nous jouissons d'une situation particulièrement heureuse et que nous devrions profiter complètement de notre bonne fortune en donnant un exemple de réduction des dépenses chaque fois que c'est possible.

J'appuierai l'amendement proposé par le ministre de la Milice non parce que je désapprouve ceux qui veulent aller plus loin, mais parce que je crois que la direction que se donne un parti est une affaire de principe, tandis que sa diligence dans cette direction donnée est une affaire d'opportunité, et je suis prêt à accepter l'attitude prise par le ministre qui croit pouvoir faire des réductions importantes dans ses crédits. Je préfère voir appliquer la serpette un peu partout le long de la voie que de couper à un seul point. Il n'y a pas de doute que nous ne puissions effectuer des réductions très importantes dans les crédits de la milice sans nuire au service. Pour citer un seul exemple, il y a 4,125 hommes dans notre troupe permanente et sur ce nombre, si je ne me trompe pas, 1,406 sont des non-combattants. Je pense que nous avons 105 docteurs et connaissant la santé de notre jeunesse virile du Canada, je crois que quelques-uns de ces docteurs doivent avoir des sinécures. Les crédits doivent être réduits. Nous ne pouvons pas réussir dans ce pays, nous ne pouvons pas avoir d'efficacité dans toute l'administration avant de revenir à l'ancien adage oublié de joindre les deux bouts et vivre suivant nos moyens.

M. MILLER: J'avais désiré parler sur cette question, mais en tenant compte que nous avons veillé tard hier soir, cette discussion devrait prendre fin maintenant. Si nous pouvons agir ainsi et prendre le vote immédiatement, je consens à ne pas parler; si nous devons continuer, j'ai quelques observations à présenter.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il prêt à mettre la question aux voix?

Quelques hon. DEPUTES: Aux voix.

M. le PRESIDENT: Le vote porte sur le sous-amendement présenté par l'honorable M. Lapointe.

(Le sous-amendement est adopté.)

M le PRESIDENT: Le vote est maintenant sur l'amendement de M. Power tel qu'il a été modifié.

M. CALDWELL: Je ne suis pas en faveur de la proposition telle qu'elle a été amendée ou de l'amendement tel qu'il a été modifié.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas discutable. L'amendement de M. Power a été amendé par une motion de l'honorable M. Lapointe qui a été adoptée. Cet amendement pourvoit à une réduction de $400,000 sur le crédit de $1,400,000 pour les exercises.

(L'amendement ainsi modifié est adopté.)

M. le PRESIDENT: La proposition ainsi modifiée est-elle adoptée?

(La proposition ainsi modifiée est adoptée.)

Rapport est fait de l'état de la question.

(La séance est levée à onze heures et trente minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mercredi 10 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

CARTES TOPOGRAPHIQUES

M. RINFRET demande:

1. Dans quelles provinces le gouvernement fédéral a-t-il fait faire des cartes topographiques depuis 1911?
2. Quelle étendue de territoire a été cartographiée dans chaque province?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de faire prochainement des levés topographiques (a) dans l'est d'Ontario, (b) dans Québec, et (c) dans les provinces maritimes?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Ministère de l'Intérieur:

1. Dans le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Anglaise, le Nouveau-Brunswick, Québec, l'Ontario et le Yukon.

2. Au Manitoba, 8,790 milles carrés; dans la Saskatchewan, 12,080 milles carrés; dans l'Alberta, 16,070 milles carrés; dans la Colombie-Anglaise, 6,600 milles carrés; le Nouveau-Brunswick, 22 milles carrés; dans la province de Québec, 193 milles carrés; dans l'Ontario, 850 milles carrés; au Yukon, 1,845 milles carrés.

3. La commission des arpentages est à étudier la question.

Ministère de la Milice et de la Défense:

1 et 2. Depuis 1911 la division du ministère de la Milice chargée des arpentages a fait des levés et des cartes topographiques dans la province d'Ontario, dans la province de Québec et à la Nouvelle-Ecosse, et elle en a fait l'année dernière sur une faible étendue, au Manitoba.

La superficie totale dont le département a tracé la carte se répartit ainsi: Ontario, environ 25,000 milles carrés; Québec, 11,-395 milles carrés; Nouvelle-Ecosse, 860 milles carrés; Manitoba, 160 milles carrés; total jusqu'à ce jour, 37,415 milles carrés. Outre les étendues dont la carte a été tracée, 2,580 milles carrés ont été arpentés sans que le plan en ait été tracé, dans la province de Québec; 2,520 milles carrés dans la Nouvelle-Ecosse, et le département a partiellement arpenté 2,580 milles carrés, dans l'Ontario, et 2,500 milles carrés dans Québec.

3. Oui, dès qu'il y aura des fonds disponibles.

Ministère des Mines:

1. Dans le territoire du Yukon, la Colombie-Anglaise, l'Alberta, le Saskatchewan, l'Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

2. Au Yukon, 1,000 milles carrés; en Colombie-Anglaise, 9,396 milles carrés; dans l'Alberta, 14,565 milles carrés; dans la Saskatchewan, 1,696 milles carrés; dans l'Ontario, 1,015 milles carrés; dans Québec, 495 milles carrés; au Nouveau-Brunswick, 561 milles carrés; en Nouvelle-Ecosse, 250 milles carrés.

3. Oui, si l'on décide de faire des études géologiques dans ces régions, alors qu'il faudra une carte topographique.

LA POPULATION CLASSÉE D'APRÈS L'ÂGE

M. McDONALD (Témiscamingue) demande:

Combien y a-t-il au Canada de personnes âgées de cinquante-cinq, de soixante ou de soixante-cinq ans?

L'hon. M. ROBB (ministre du Commerce): D'après le recensement de 1911 (le dernier dont les résultats soient connus relativement à tout le Canada), il y avait au Canada 52,945 personnes âgées de cinquante-cinq ans; 52,433, âgées de soixante ans, et 33,910, âgées de soixante-cinq ans.

LE LIGNITE

M. GOULD demande:

1. Quel est actuellement le coût estimatif du charbon en briquettes, la tonne, aux mines Bienfait?
2. Quelles unités caloriques les briquettes de lignite indiquent-elles par livre aux mines Bienfait?
3. La commission doit-elle s'en tenir au briquettage seulement, dans son enquête?
4. Le briquetage de ce charbon est-il le seul moyen praticable de traitement mécanique efficace?
5. La commission a-t-elle considéré le brûlage du lignite sous forme de poudre?
6. Dans la négative, pourquoi?
7. Quel était le coût estimatif primitif pour achever l'expérimentation?
8. Combien ont dépensé jusqu'ici (a) le gouvernement fédéral, (b) le gouvernement du Manitoba, et (c) le gouvernement de la Saskatchewan, relativement à toutes les opérations faites à Bienfait?
9. Quelles sont les perspectives en fait de riches produits secondaires, du chef de l'enquête actuellement en cours?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur).

1. La commission d'enquête sur l'utilisation du lignite calcule présentement que le coût des briquettes, livrées en gare à l'établissement de Bienfait (Saskatchewan) est de $12.25.

2. Environ 11,500 unités caloriques, par tonne.

3. L'objet immédiat d'enquête sur l'utilisation du lignite est de faire l'essai d'un procédé de fabrication de briquettes de lignite combustible pour les usages domestiques.

4. Le briquetage du lignite est le seul procédé aujourd'hui connu dont on puisse espérer un combustible propre aux usages domestiques en employant du lignite de qualité inférieure.

5. Oui, mais ce moyen ne convient pas au chauffage des maisons.

6. Répondu sous le n° 5.

7. Le coût estimatif était de $400,000 d'après les calculs d'un comité du conseil des recherches, en 1917. (Les recherches préliminaires ont retardé jusqu'en 1920 le commencement de la construction de l'établissement de Bienfait.)

8. Le gouvernement fédéral a dépensé $445,000, somme qui sera diminuée de $35,000 que doit la province du Manitoba. Le gouvernement de la Saskatchewan a déboursé $250,000 et celui du Manitoba, $170,000.

9. En somme, la question des produits secondaires est une question de marchés, et non une question de possibilité matérielle.

Quant à l'entreprise de Bienfait, il ne faut pas perdre de vue que, son objet étant d'obtenir un combustible pour le chauffage des maisons, ses procédés doivent tendre à laisser le plus grand nombre de calories dans le lignite qui reste. Si l'on cherchait à en tirer le plus de produits secondaires, il en résulterait un résidu beaucoup plus pauvre. L'établissement de Bienfait a donc pour seule fin d'enlever des gaz le plus de goudron et de poix de lignite, afin que les tuyaux, les cheminées et autres conduits ne s'obstruent pas.

LE PRÉPOSÉ DES EXPROPRIATIONS DU RÉSEAU DE L'ÉTAT

M. SAVARD demande:

1. Le préposé des expropriations du département des Chemins de fer et Canaux fait-il du travail relativement aux chemins de fer nationaux du Canada?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce travail?
3. Reçoit-il une rémunération des chemins de fer nationaux du Canada, en sus de ses appointements venant du département?
4. Dans l'affirmative, combien; et la commission du service civil le sait-elle?

L'hon W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer):

1. Le préposé des expropriations et des affermages du ministère des Chemins de fer s'est toujours occupé de ces sortes de choses pour le compte des voies ferrées et des canaux de l'Etat. Au moment de l'acquisition du Nord-Canadien, l'emploi d'agent des expropriations et des affermages de ce réseau était vacant, le titulaire étant décédé. On a jugé qu'il y aurait économie à ce que le préposé des expropriations et des affermages du ministère ajoutât ce travail à ses autres devoirs.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Oui.

4. $1,000. La commission du service civil le sait.

L'IMPORTATION D'AUTOMOBILES

M. COOTE demande:

1. Combien d'automobiles ont été importées au Canada, quelle était leur valeur, et quels droits de douane a-t-on perçus de ce chef pendant chacune des cinq dernières années?
2. Combien d'entre ces automobiles étaient estimées à moins de $1,000, et combien à plus?
3. Quelle était la valeur des pièces ou accessoires d'automobiles importés, et la somme des droits de douane perçus de ce chef, dans chacune des années susdites?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes):

1.

Automobiles: Voyageurs

Exercice	Nombre	Valeur	Droit perçu
1918.. ..	16,118	$11,317,245	$3,961,035 75
1919.. ..	6,473	5,326,510	1,864,278 50
1920.. ..	10,805	11,204,461	3,920,544 60
1921.. ..	5,907	8,399,537	2,936,004 83
1922.. ..	7,181	9,501,362	3,278,258 28

ÉDITION REVISÉE

Automobiles: Marchandises

Exercice	Nombre	Valeur	Droit perçu
1918.. ..	964	$ 1,275,179	$ 446,312 65
1919.. ..	1,744	2,274,748	794,745 55
1920.. ..	2,274	3,831,084	1,338,386 28
1921.. ..	1,706	3,578,938	1,240,452 42
1922.. ..	806	1,537,765	533,541 39

2. Il n'existe pas de renseignements à cet égard.

3.

Exercice	Valeur	Droit perçu
1918..	$ 6,671,419	$,050,973 09
1919..	6,660,770	2,095,035 71
1920..	12,674,823	3,966,277 07
1921..	11,760,367	3,642,198 28
1922..	10,211,791	3,053,875 00

LE COMMERCE DU DOMINION

M. COOTE demande:

Quel a été le total du commerce du Canada dans chacun des exercices 1900-1901, 1910-11 et 1920-21?

L'hon. M. BUREAU (ministre des Douanes):

Exercice 19100-1901:	
Marchandise importée pour la consommation..	$177,700,694
Marchandise exportée..	194,509,143
Total..	$372,209,837
Exercice 1910-1911:	
Marchandise importée pour la consommation..	$451,745,108
Marchandise exportée..	290,000,210
Total..	$741,745,318
Exercice 1920-1921:	
Marchandise importée pour la consommation..	$1,240,158,882
Marchandise exportée..	1,210,428,119
Total..	$2,450,587,001

DEMANDES DE DOCUMENTS

Par M. CHURCH:

Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou un fonctionnaire du département relativement à un jugement du juge Morrison, de la Colombie-Anglaise, au sujet de la nomination des particuliers aux fonctions d'évaluateurs maritimes pour aider les commissaires fédéraux des naufrages dans les enquêtes des naufrages et autres accidents maritimes.

Par M. SEGUIN:

Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., et du rapport de la société Griffenhagen, concernant les fonctionnaires supérieurs du département des Postes à Montréal.

Par M. CAMPBELL:

Copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, pétitions et autres documents que le Gouvernement possède ou contrôle, relativement aux réclamations faites par les habitants du Canada sur l'indépendance de la Galicie orientale.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt de ces documents.

[L'hon. M. Bureau.]

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA REPRÉSENTATION PROPORTIONNELLE

M. GOOD propose une résolution ainsi conçue:

Considérant que le comité spécial de la représentation proportionnelle nommé à la dernière session de la précédente législature du Parlement a fait un rapport en faveur de l'adoption du mode d'élection par le vote transférable pour toute circonscription uninominale où plus de deux candidats briguent les suffrages, et qu'il a aussi constaté que le régime de la représentation proportionnelle offre beaucoup d'avantages;

Considérant de plus que la dernière élection générale a pleinement démontré les graves et nombreuses anomalies du régime électoral actuel,

La Chambre est d'avis que le mode d'élection par le vote transférable devrait être adopté pour l'élection de députés à la Chambre des communes dans toute circonscription uninominale où plus de deux candidats briguent les suffrages, et que,

Pour démontrer le fonctionnement et l'effet de la représentation proportionnelle proprement dite, il devrait être créé dans le plus bref délai une ou plusieurs circonscriptions à représentation multiple, où l'application du système aurait lieu à la prochaine élection générale.

Monsieur l'Orateur, les observations que je vais faire à la Chambre ne diront probablement pas grand'chose, peut-être même déplaîront-elles à ceux qui n'ont point foi en la démocratie.

Je sais qu'ils sont nombreux les Canadiens qui n'y croient pas; je soupçonne même qu'on en voit parmi les membres de cette Chambre. Mais j'ai l'impression que la majorité des citoyens et de mes collègues y ont foi en dépit de ses faiblesses et de ses erreurs. La démocratie, il est vrai, est encore à l'état d'enfance, et, comme tous les enfants, elle essaie gauchement ses premiers pas, faisant plus d'une chute avant d'atteindre toute sa maturité et sa puissance. Un jour, elle sera dans tout son développement, et c'est à ceux qui espèrent voir se lever cette aurore que j'adresse mon appel.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre est saisie de cette question, mais comme j'aperçois plusieurs nouvelles figures parmi nous, il est bon d'esquisser en traits rapides comment les anciens parlements ont traité ce sujet.

Le 15 mars 1909, feu M. F. D. Monk, proposa une résolution demandant, entre autres, la nomination d'un comité chargé d'étudier le problème de la représentation proportionnelle. Dans son discours, qui comprend environ treize pages du hansard, nous trouvons des témoignages abondants en faveur de ce nouveau mode électoral. Ce

sujet donna lieu à un débat considérable, et, finalement, M. Fielding proposa un léger amendement à la résolution qui fut alors adoptée à l'unanimité. Toutefois, comme la session était passablement avancée, on ne parla plus de l'affaire.

Le 17 novembre 1909, à la session suivante, M. Monk remit la question sur le tapis, et, après une brève discussion, la Chambre appuya de nouveau la motion unanimement. Le 25 novembre, on nomma un comité composé des membres dont les noms suivent: MM. W. L. Mackenzie King, Monk, Turcotte, Burrell, McGrath, Wilson et Kyte. Le comité ne se réunit pas à cette session-là, mais fut choisi de nouveau le 8 février 1911, sur la proposition, je pense, de M. Monk. J'ignore quels ont été les travaux de ce comité. Cependant, le 30 avril 1917, M. J. C. Turriff, aujourd'hui sénateur, proposa une résolution en faveur de la représentation proportionnelle, et, au cours du débat qui s'ensuivit, M. Kyte, l'un des membres du comité, déclara que le comité s'était réuni une fois, mais que, vu la maladie de M. Monk, le président, il n'y avait eu rien de plus de fait. La motion ne fut pas mise aux voix, la suite du débat ayant été renvoyée à plus tard.

Au début de l'année 1919, on nomma une commission royale concernant les relations industrielles, et cette commission se déclara favorable à la représentation proportionnelle. Le 5 juillet 1919, sir Robert Borden, en réponse à une question posée en cette Chambre dit:

S'il était possible de faire établir une conférence avec l'Orateur, dans le but d'étudier l'importante question...

C'est-à-dire la représentation proportionnelle.

...que l'honorable député m'a signalée, j'en serais bien aise. . . . Cependant, j'en reconnais l'importance et je verrai à ce qu'une conférence avec l'Orateur puisse avoir lieu à la prochaine session.

Cette promesse de sir Robert Borden n'a pas été remplie. J'ignore pourquoi. Nous voyons que, le 4 avril 1921, M. J. A. Sexsmith, ancien député conservateur de Peterborough-Est, proposa:

La Chambre est d'avis que pour donner à chaque électeur une part égale de représentation, un régime quelconque de représentation proportionnelle devrait être adopté et qu'un comité spécial de la Chambre des communes devrait être incessamment nommé, avec charge de faire enquête sur les différents systèmes de représentation proportionnelle, en vue de recommander l'adoption d'un de ces systèmes.

M. Sexsmith étaya sa résolution de nombreux témoignages et arguments, et les membres suivants prirent part au débat: MM. Levi Thomson, J. W. Edwards, Andrews (Winnipeg-Centre), M. Calder, Denis, Harold, Crerar, Cockshutt, McMaster, Steele (Perth-Sud), Mackenzie King et Thompson (Yukon).

Je dirai, en passant, que M. Calder proposa un amendement à la résolution de M. Sexsmith, et, finalement, après une discussion de quatre heures, l'amendement de M. Calder fut adopté à l'unanimité. Je désire insérer au hansard la déclaration faite alors par le premier ministre actuel, M. Mackenzie King. Nous lisons à la page 1648 du hansard de 1921:

La représentation proportionnelle constitue, à mes yeux, un système plus juste qu'aucun de ceux qui sont en vigueur à l'heure qu'il est, parce qu'il assure au peuple, à la minorité comme à la majorité, sa juste part de représentation au Parlement.

Il me semble donc que c'est ajouter en même temps à l'indépendance des citoyens à qui cela donne la plus grande latitude possible dans le choix qu'ils feront de la personne qui les représentera au Parlement, puisque la représentation proportionnelle a pour fondement les vrais principes démocratiques de justice et de liberté. Comme de plus elle assure davantage la manifestation de ces principes dans notre mécanisme électoral, c'est un système que pour ma part j'approuve entièrement.

Le comité formé à la suite de cette résolution qui avait été adoptée à l'unanimité, se composait des députés suivants: MM. Blain, Calder, Crowe, Currie, Denis, Harold, Manion, McMaster, Molloy, Pardee, Sexsmith, Simpson, Sinclair, Thompson et Whidden. Ce comité spécial se réunit aux dates suivantes: le 8, le 14, le 22 avril, et le 12, le 21 et le 28 mai. Il avait entendu les témoignages de M. Ronald H. Hooper, secrétaire honoraire de la société de représentation proportionnelle en Canada; M. J. R. McNichol, Toronto; M. J. A. P. Haydon, représentant M. Tom Moore, du congrès des Métiers et du Travail, et M. C. G. MacNeil, représentant l'association des vétérans de la grande guerre. Le comité fit son rapport le 30 mai 1921, et je puis dire en passant que j'ai ici les témoignages qui ont été soumis à ce comité. On les trouve dans quatre brochures contenant un grand nombre de témoignages très importants sur ce sujet. Les instructions données au comité dans l'amendement que M. Calder avait proposé à la motion étaient les suivantes:

Un comité spécial de cette Chambre devrait être chargé d'étudier la question de la représentation proportionnelle et celle du vote unique transférable, en même temps que l'opportunité d'appliquer aux élections de la Chambre des communes du Canada l'une ou l'autre méthode, ou les deux et que ce comité ait le pouvoir de

requérir l'audition de témoins sous serment et la production de documents, dossiers et archives.

Ce comité soumit son rapport le 30 mai 1921, ainsi qu'il suit:

Votre comité en est venu à la conclusion qu'en ce moment, il ne saurait recommander l'application du système de la représentation proportionnelle à la prochaine élection générale, comme mode d'élection des députés à la Chambre des communes.

Permettez-moi de commenter en passant ce paragraphe du rapport. Il est un peu vague et n'indique pas si oui ou non le comité était disposé à conclure à l'application partielle du système de la représentation proportionnelle pour la prochaine élection, ou s'il n'était pas disposé à conclure à l'application complète du système à toutes les circonscriptions du Canada.

Voici la suite du rapport:

Cependant, le comité a été frappé de la justesse de beaucoup d'arguments avancés par ceux qui préconisent ce système, et il est d'avis que celui-ci mérite de faire l'objet d'étude et d'investigation de la part du peuple canadien.

Votre comité croit que dans ces circonscriptions où il se présente plus de deux candidats l'adoption du vote alternatif offre une solution de la difficulté, attendu que, grâce à cette méthode, le candidat finalement déclaré élu représenterait le choix de la majorité des électeurs.

Votre comité est d'avis que ce système représenterait plus fidèlement l'opinion des électeurs dans les diverses circonscriptions que notre méthode actuelle de recensement des votes dans les cas où plus de deux candidats sont sur les rangs.

Telle était la situation, l'an dernier. Ce que je viens de lire résume le rapport du comité, mais, pour une raison ou une autre le parlement ne s'est plus occupé de la question. Je suppose que la session étant avancée, et peut-être parce qu'il y avait d'autres affaires plus urgentes, cette question aurait été mise à l'écart. Nous en arrivons maintenant à l'année courante et à la résolution que je désire avoir le privilège de proposer aujourd'hui. Cette résolution demande deux choses: premièrement, l'adoption du vote alternatif, ou transférable ou préférentiel ou contingent —tous ces noms peuvent s'y appliquer— lorsqu'il se présente trois ou quatre candidats dans une circonscription n'ayant droit qu'à un député, en quoi elle aurait l'approbation et l'appui du comité de l'an dernier. Secondement, cette résolution demande l'application partielle du système de représentation proportionnelle dans certaines circonscriptions. Je ne demande pas au Parlement, en ce moment, de donner son entière approbation au principe de représentation proportionnelle, ou d'en autoriser l'application à un nombre précis d'endroits, ou à une circonscription particulière, mais je demande à la Chambre d'autoriser l'essai de la représentation proportionnelle dans certaines circonscriptions.

L'hon. M. LAPOINTE: On pourrait très bien l'essayer à Toronto.

M. GOOD: On l'a déjà essayé avec succès à Winnipeg, et, comme le conseille l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Lapointe), je crois qu'il serait avantageux de l'essayer à Toronto.

Je me propose d'examiner séparément ces deux parties de la résolution, le vote alternatif, en premier lieu; puis, en second, la représentation proportionnelle. Quel est donc l'utilité du vote alternatif? J'ai devant moi un tableau analysant le rapport des élections générales en Canada, l'automne dernier, et je désirerais que l'on me permette de faire insérer ce tableau dans le hansard. Il n'est pas très long, et il contient sous une forme concise les renseignements dont je veux faire part à la Chambre. Je lirai ce tableau, donnant les détails à la Chambre; puis je proposerai, si la Chambre le veut bien, que ces renseignements soient imprimés sous forme de tableau, plutôt qu'en tranches, comme je l'aurai lu.

Voici, par province, un état des luttes où il y avait trois, quatre et même cinq candidats, ainsi que la statistique, par partis, des députés élus par la minorité de leurs électeurs. Je constate que, dans les différentes provinces que je citerai, on a compté le nombre suivant de luttes entre trois, quatre et cinq candidats:

Ontario	60
Québec	25
Nouveau-Brunswick	4
Ile du Prince-Edouard	3
Nouvelle-Ecosse	8
Colombie-Anglaise	8
Manitoba	10
Saskatchewan	10
Alberta	12

Soit un total de 140 divisions électorales où la lutte s'est faite entre plus de deux candidats. De ces 140, le nombre suivant fut élu par son vote de la minorité:

Ontario	48
Québec	1
Nouveau-Brunswick	1
Ile du Prince-Edouard	3
Nouvelle-Ecosse	3
Colombie-Anglaise	5
Manitoba	5
Saskatchewan	3
Alberta	5

Ce qui donne le total de 74 divisions électorales dont les députés siègent ici, à titre de représentants de la minorité. Je

ne veux pas laisser entendre qu'ils n'ont pas le droit de siéger dans cette Assemblée. Il se peut fort bien que, même avec un meilleur système électoral, ils seraient encore ici, mais nous n'avons pas à nous occuper de cet aspect de la question. J'observe, monsieur l'Orateur, qu'il serait infiniment bien plus avantageux pour eux-mêmes, pour la Chambre et pour le pays, si nous étions en mesure de dire que ceux qui ont été élus d'après le système en vigueur, au Canada, depuis un grand nombre d'années, doivent leur droit de siéger ici au suffrage de la majorité des électeurs qui ont pris part à l'élection d'un représentant à cette Chambre.

La répartition de ces 74 représentants de la minorité entre les différents partis figure à un état que j'ai sous les yeux. Je ne l'indiquerai pas pour les diverses provinces; je n'en citerai que les totaux, pour épargner du temps. Voici ces statistiques:

	Représentants élus par le suffrage de la minorité
Parti libéral	22
Parti conservateur	28
Parti agraire	21
Parti ouvrier et parti indépendant	3

Je puis dire que, dans certains cas, les députés élus ont recueilli à peine le tiers des suffrages exprimés, ou guère plus. A l'élection provinciale d'Ontario—si je suis bien informé, 74 des 111 divisions électorales ont compté trois, quatre ou cinq candidats chacun. Je veux communiquer à la Chambre, à propos de cet état de choses, une partie du rapport du comité que la législature ontarienne nomma, il y a deux ans environ, pour étudier toute cette question. Je tiens à déclarer que le rapport de ce comité approuve sans réserve le vote alternatif, lorsqu'il y a plus de deux candidats en présence, et j'ajouterai que la législature d'Ontario doit, cette année, être saisi d'un projet de loi destiné à donner effet à cette conclusion.

J'ignore si ce projet de loi a été déposé, mais la semaine dernière, alors que je me trouvais à Toronto, j'eus l'occasion de lire le brouillon du projet de loi qu'on avait préparé, de sorte qu'il n'y a aucun doute que la législature d'Ontario abordera très prochainement l'étude de cette question. J'ai tout lieu d'espérer que soit à cette session-ci soit à la prochaine, en tout cas, avant une autre élection provinciale, dans Ontario, on adoptera le vote alternatif. Je me demande s'il ne serait pas sage, ou utile d'expliquer, en quelques mots, aux honorables députés la procédure à suivre dans l'application de ce système électoral. Vu toutefois qu'il peut se trouver ici des honorables députés—bien que leur nombre soit restreint, je pense—qui ne comprennent pas la méthode observée dans la mise en vigueur, du système. Je vais m'efforcer de l'expliquer en très peu de mots. Le bulletin qu'on remet à l'électeur ne diffère pas de celui dont on se sert, aujourd'hui. Les noms des candidats en présence sont disposés à la gauche du bulletin, d'après l'ordre alphabétique, avec des espaces en blanc à la droite tout comme dans les bulletins en usage actuellement. Mais les instructions données aux électeurs sont différentes: on les informe qu'ils doivent apposer le chiffre "1" ou la marque usuelle "x" à la suite du nom du candidat qu'ils choisissent en premier lieu, le chiffre "2" après le nom du candidat qu'ils choisissent, en deuxième lieu, le chiffre "3", après le nom du candidat qui est leur troisième choix, et ainsi de suite, selon leur gré. Ceci donne à l'électeur l'avantage de transférer son vote d'un candidat qui n'a aucune chance d'être élu au candidat de son deuxième ou troisième choix. D'après le système actuel, au Canada, pour les élections fédérales, chaque électeur, lors d'une lutte entre trois, quatre ou cinq candidats se trouve placé dans une position embarrassante et déraisonnable et il est victime d'une grave injustice. Les honorables députés doivent connaître maints cas où des électeurs se sont trouvés dans une pareille situation.

Dans l'élection de 1917, il y avait trois candidats dans ma circonscription et je me rappelle que j'étais très ennuyé et très perplexe au sujet de la façon dont j'allais voter. En effet, il me fallait considérer quel était celui des deux candidats que je préférais au troisième, qui avait le plus de chances d'être élu. Un système électoral ne devrait jamais obliger un électeur de considérer une pareille éventualité qui n'a pas sa place dans la circonstance. Il est inutile d'embarrasser, d'embrouiller ou d'ennuyer ainsi un électeur. Si, dans cette circonstance, on m'avait laissé exprimer ma préférence entre les deux candidats, c'est-à-dire désigner l'un comme premier choix et l'autre comme second choix, je n'aurais eu aucune hésitation et mon intention aurait été respectée. Je me souviens qu'une certaine personne avait avoué dans cette même élection, avoir voté pour son deuxième choix au lieu du premier,

parce qu'elle considérait qu'il avait plus de chances d'être élu, et qu'avant tout elle voulait faire battre le troisième candidat. Or, je dis à mes collègues qui aiment la justice et l'impartialité que jamais un électeur ne devrait être placé dans une position pareille, et que si le système qui en est responsable peut être modifié, c'est notre devoir de le changer afin de donner aux électeurs pleine et entière justice.

Cette manière de voter est non seulement embarrassante pour l'électeur, pris individuellement mais elle est aussi injuste à l'égard de l'ensemble des électeurs et de la nation. C'est honteux pour le Parlement de laisser une chose pareille se perpétuer, étant donné surtout que dans beaucoup de circonscriptions les candidats étaient au nombre de trois, quatre et cinq, dans les récentes élections, et qu'il en sera probablement ainsi à l'avenir.

Si nous tenons aux principes démocratiques, exigeons au moins que les représentants du peuple à la Chambre des communes soient élus par la majorité de leurs commettants. Nous pourrions faire plus; mais c'est le moins que nous devons exiger. Or, nous trouvons aujourd'hui 74 députés élus à la minorité des voix de leur circonscription; c'est pourquoi je dis que nous ne faisons pas notre devoir envers les électeurs et envers la nation en laissant se perpétuer un pareil état de choses. Aussi, en ce qui cencerne le vote transférable ou bulletin uninominal avec substituts, indépendamment de la représentation proportionnelle et en tenant compte seulement de notre système actuel de circonscriptions uninominales, nous devrions décréter que chaque fois qu'il y a plus de deux candidats en présence, les électeurs devraient avoir le privilège d'indiquer leur second ou troisième choix, selon le cas, de sorte que si le premier choix n'était pas susceptible d'être élu les suffrages ne fussent pas perdus, mais comptés dans le résultat final. De cette façon nous serions sûrs que les membres de la Chambre des communes représentent véritablement la majorité des électeurs de leur circonscription.

On dira: Pourquoi ne pas s'arrêter là? N'est-ce pas suffisant? Je répondrai que les irrégularités seront encore inévitables, aussi longtemps que nous aurons le système de circonscriptions uninominales. Le vote alternatif nous ramènera dans la situation où nous nous trouvions quand il n'existait que deux partis; c'est-à-dire dans la situation où le candidat était élu à la majorité des voix. Voilà tout ce qu'on obtiendrait et je vais prouver à la Chambre que cela n'est pas suffisant, et que nous devons aller plus loin que cela.

Qu'on me permette de citer quelques chiffres afin de démontrer les irrégularités et les injustices extraordinaires qui se produisent plus ou moins forcément d'après le système des circonscriptions uninominales, avec ou sans le vote alternatif. Prenons d'abord les élections provinciales de la Colombie-Anglaise en 1912. Je vois que le parti conservateur a recueilli dans la circonstance—pour gagner du temps, je donnerai les chiffres ronds—environ 51,000 voix et a fait élire 31 candidats sans compter neuf autres, élus par acclamation. Le parti libéral, bien qu'il eût recueilli 21,000 voix n'a pas eu un seul représentant à la législature. Le parti socialiste et indépendant avec 12,000 voix a eu deux candidats élus. Par conséquent, les 21,000 électeurs libéraux de la Colombie-Anglaise n'ont eu, cette fois là, aucun représentant dans la législature provinciale. Prenons maintenant les élections fédérales de 1904 en Nouvelle-Ecosse. Les libéraux ont recueilli 56,000 voix qui leur ont donné 18 représentants; les conservateurs, avec 46,000 voix, n'en ont pas eu un seul. Voici maintenant les chiffres de l'élection fédérale de 1911 en Colombie-Anglaise: Le parti conservateur avec 25,000 voix a sept candidats élus; le parti libéral, avec 16,000 voix n'a pas eu un seul représentant.

Vous avez donc exactement le contraire de la situation qui existait en Nouvelle-Ecosse en 1904.

Voici maintenant les résultats des élections fédérales de 1896 pour tout le pays. A cette époque, le parti conservateur a obtenu 416,000 voix—je donne des chiffres ronds—et a eu 88 députés; tandis que le parti libéral en a eu 118 avec seulement 405,000 votes. Vous voyez donc dans cette élection qu'une minorité du vote total a pu obtenir une forte majorité de représentants. A cette époque, aussi, les indépendants ont reçu 76,000 votes et obtenu 7 représentants.

Les élections provinciales du Manitoba qui ont eu lieu en juillet 1914 donnent le résultat suivant: vote lilbéral, 74,000, 21 représentants; vote conservateur, 68,000—chiffre moins élevé, remarquez le—25 représentants; et 3 autres représentants élus par acclamation. Le parti indépendant, malgré un vote de près de 8,000, n'a pas eu de représentants du tout.

Prenons maintenant les élections fédérales de 1908. Le parti libéral a obtenu 594,000 voix et a eu 135 députés à la Chambre; les conservateurs, avec 552,000 voix

ont eu 86 députés, ce qui fait que la représentation conservatrice de cette époque était diminuée hors de toute proportion. Aux élections fédérales de 1911, le vote conservateur était de 669,000 et le nombre des députés de 134, tandis que les libéraux avec 625,000 votes, chiffre presque aussi élevé, n'obtenaient que 87 députés, le contraire de ce qui s'était produit en 1908.

Examinons maintenant la situation en Grande-Bretagne. Les rapports des élections générales de décembre 1918, en Grande-Bretagne, donnent les résultats suivants (la dernière colonne indique le nombre auquel le parti a droit d'après le vote enregistré) :

Groupes de coalition	Votes donnés	Sièges obtenus	Nombre de sièges d'après les votes
Libéraux de coalition.. ..	1,500,000	103	73
Travaillistes de coalition.. ..	48,000	3	3
Unionistes de coalition.. ..	3,500,000	285	184

Dans ce dernier cas, vous avez une égalité accidentelle et la même chose s'est produite dans le cas du parti national démocrate, qui avait droit à 12 sièges en raison du vote donné et en a obtenu 12. Dans le cas des unionistes indépendants, cependant, le nombre de sièges obtenus a été de 25, alors qu'ils avaient droit à 20 seulement. Le vote total a été de 5,500,000; les sièges obtenus 428 et le nombre de sièges proportionnel aux votes donnés 292. Je ne citerai pas les détails du vote donné par les groupes opposés à la coalition et composé de libéraux, ouvriers, socialistes et cultivateurs, coopératifs, nationaux et nationalistes et indépendants, mais le total était d'un peu plus que 4 millions de votes, alors que les représentants n'étaient que 81 bien qu'ils eussent droit à 217. Par conséquent, vous voyez que, dans cette élection, la coalition avec ses groupes alliés avait une représentation disproportionnée, tandis que les groupes anticoalitionistes n'avaient pas leur juste part de représentants.

Les élections provinciales d'avril 1914, au Transvaal, ont donné le résultat suivant:

Parti	Votes donnés	Sièges obtenus	Sièges selon la proportion des votes
Travailliste..	26,000	23	16
Unioniste..	12,000	2	7
Partis sud-africains	6,000	1	3

Aux élections de 1919 en Ontario, un vote conservateur de 386,000 voix a obtenu 25 sièges; un vote libéral de 336,000 voix, 29 sièges; un vote agraire de 256,000, ce qui est beaucoup moindre, a gagné 45 sièges et l'électorat ouvrier et indépendant a eu 12 sièges avec un vote de 173,000. Les élections de 1922 en Alberta font voir que 97,000 votes libéraux ont obtenu 15 représentants; 81,000 votes agraires ont donné 39 députés; 32,000 conservateurs n'ont pas eu un seul représentant et 30,000 ouvriers ont eu 3 députés.

Parmi tant de preuves du même genre on me permettra de parler des élections municipales de New-York, en novembre dernier. Environ 250,000 électeurs démocrates ont élu 33 échevins, alors que 258 000 électeurs républicains n'ont pas élu un seul représentant. J'ai d'autres résultats électoraux des Etats-Unis, mais il vaudrait peut-être mieux que je me dispense de les donner ici. Les chiffres sont encore plus étonnants que ceux que j'ai cités au sujet des élections canadiennes et autres et ils montrent qu'avec le système de la circonscription uninominale on obtient les résultats les plus extraordinaires. Je pense à une élection tenue dans l'Indiana; je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais, je crois me rappeler qu'elle eut lieu vers 1912. En tout cas, lors de cette élection, le parti républicain s'est divisé en progressistes et en républicains partisans du statu quo, et le vote s'est tellement divisé dans les divers collèges électoraux que les républicains n'ont pas eu un seul siège à la législature de l'Etat tandis que les démocrates, avec une minorité du vote total, ont obtenu tous les sièges.

Dans l'élection suivante, lorsque les deux clans du parti républicain se furent réconciliés, les républicains élirent tous leurs candidats. Nous sommes en présence d'une situation qu'il vaut mieux voir telle qu'elle est. Elle ne se produit pas à tout coup, mais quand elle ne se produit pas, c'est par accident. Cette situation se répétera chaque fois que les partis changeront de place au pouvoir, et je dis qu'elle constitue un mal qu'il faudrait éviter.

J'en viens aux élections canadiennes de l'automne dernier. J'ai fait une analyse complète du résultat de ces élections. Les chiffres sont groupés par province. J'expliquerai en quelques mots l'enseignement qui se dégage des tableaux que j'ai dressés.

Dans la première colonne à gauche j'ai inscrit les noms des circonscriptions, puis à la suite ceux des partis: Progressistes, Libéraux, Conservateurs, Ouvriers, Indépendants, etc, et sous chaque en-tête apparaît le nom du candidat avec le nombre

de suffrages obtenus. A droite, j'ai trois colonnes contenant le nombre des suffrages exprimés, le nombre des électeurs inscrits sur les listes électorales et le pourcent des suffrages accordés à chaque candidat sur le total des suffrages exprimés.

Ces renseignements pourraient être utiles en d'autres circonstances que celle-ci. Au bas, j'ai inscrit quelques détails propres à chaque province: le nombre des candidats sur les rangs dans chaque parti, le total des suffrages réunis par chaque candidat, la proportion pour cent des suffrages donnés à tous les candidats d'un parti par rapport au total des suffrages exprimés, le nombre des candidats élus, et le nombre qui aurait dû être élus, conformément au scrutin.

Je laisserai de côté la série de ces tableaux et j'en ferai seulement un résumé. A la première page figurent les suffrages obtenus par les différents partis dans chaque province; j'ai additionné ensemble tous ces suffrages pour savoir combien de candidats chaque parti aurait pu élire dans l'étendue du Dominion aux dernières élections générales. J'en suis arrivé à ces chiffres: 96 libéraux, 73 conservateurs, 55 progressistes, 4 ouvriers, 7 indépendants.

A la page suivante, j'ai groupé les chiffres par province. Je devrais les insérer au hansard, car le renseignement est sous forme d'un court tableau. Si cela ne se peut, je me contenterai de mentionner les résultats. J'indique le nombre de sièges obtenus par chaque parti avec la mention du nombre réel qui devrait lui revenir, suivant la quantité des suffrages reçus par chacun de ces partis, et j'obtiens ce résultat:

En Ontario, les libéraux ont obtenu 21 sièges; ils avaient droit à 45; les conservateurs ont obtenu 37 sièges; ils avaient droit à 32.

M. McMASTER: Ces résultats sont-ils ceux des dernières élections générales?

M. GOOD: Oui. Les progressistes obtinrent 24 sièges; ils avaient droit à 23; les ouvriers et les indépendants n'ont pas obtenu un seul siège; ils avaient droit à 2.

A Québec, les libéraux ont obtenu 65 sièges; ils avaient droit à 45; les conservateurs n'ont pas obtenu un seul siège; ils avaient droit à 13; les progressistes n'ont pas été plus heureux; ils avaient droit à 3 sièges; les ouvriers et les indépendants ont partagé le sort des conservateurs; ils avaient droit à 4 sièges.

Au Nouveau-Brunswick, les libéraux ont obtenu 5 sièges; ils avaient droit à 6; les conservateurs ont obtenu 5 sièges; ils avaient droit à 4; les progressistes ont obtenu 1 siège; ils avaient droit à 1.

En Nouvelle-Ecosse, les libéraux ont obtenu 16 sièges; ils avaient droit à 8; les conservateurs n'ont pas obtenu un seul siège; ils avaient droit à 5; les progressistes non plus n'ont pas été favorisés; ils avaient cependant droit à 2 sièges; et finalement les ouvriers et les indépendants, qui avaient droit à un député n'ont réussi à en élire aucun.

A l'île du Prince-Edouard, les libéraux élurent 4 candidats; ils avaient droit à 2; les conservateurs n'ont pas obtenu un siège, quand ils avaient droit à 2; les ouvriers et les indépendants n'ont pas obtenu de siège et n'y avaient pas droit non plus, sauf par une fraction.

En Colombie-Anglaise, les libéraux ont obtenu 3 sièges; ils avaient droit à 4; les conservateurs ont obtenu 7 sièges; ils avaient droit à 3; les progressistes ont obtenu 3 sièges; ils avaient droit à 2; les ouvriers et les indépendants, quoique ayant droit à 1 siège, n'ont pu élire un seul de leurs candidats.

En Manitoba, les libéraux ont obtenu 2 sièges (dont un est allé à un candidat libéral indépendant); ils avaient droit à 2; les conservateurs n'ont pas obtenu un seul siège; ils avaient droit à 4; les progressistes ont obtenu 12 sièges; ils avaient droit à 7; les ouvriers et les indépendants ont obtenu un siège; ils avaient droit à 2.

Dans la Saskatchewan, les libéraux ont obtenu 1 siège, ils avaient droit à 3; les conservateurs n'ont pas obtenu un seul siège, ils avaient droit à 3; les progressistes ont obtenu 15 sièges, ils avaient droit à 10.

Dans l'Alberta, les libéraux n'ont obtenu aucune représentation, ils avaient droit à 2 sièges; les conservateurs ont été également malheureux, ils avaient droit à 3 sièges; les progressistes ont obtenu 10 sièges; ils avaient droit à 6; les indépendants et les ouvriers ont obtenu 2 sièges, ils avaient droit à 1.

Dans le Yukon, il y a seulement un représentant, un conservateur. Le vote a été très petit.

J'ai un tableau supplémentaire, monsieur l'Orateur, donnant une analyse du vote dans l'île de Montréal et dans la ville de Toronto qui peut être de quelque intérêt pour les honorables députés.

Dans la ville de Montréal, les conservateurs ont enregistré 44,000 votes, ils n'ont

pu faire élire un seul représentant, les libéraux ont enregistré 166,000 votes, ils ont obtenu 12 représentants; les ouvriers et les indépendants ont obtenu 22,000 votes, ils n'ont pu élire aucun représentant.

Les représentants auxquels avaient droit ces partis étaient respectivement: 2 conservateurs, 9 libéraux, 1 ouvrier ou indépendant.

A Toronto, les chiffres donnent: 44,000 environ pour les conservateurs, ils ont obtenu 6 sièges, ils avaient droit à 3; le vote libéral a donné 26,000 voix, les libéraux avaient droit à 2 sièges et n'en ont obtenu aucun; les ouvriers et les indépendants ont obtenu 14,000 voix, ils n'ont pas de représentation et avaient droit à 1 siège.

Je voudrais appeler l'attention sur ce fait. Le parti libéral dans cette Chambre avec notre système actuel n'est pas représenté proportionnellement. Je ne le blâme pas du tout, ce n'est pas sa faute.

M. McMASTER: C'est la faute des électeurs.

M. GOOD: Je ne peux pas dire si c'est cela ou non mais dans tous les cas les libéraux ne sont pas représentés proportionnellement. Tout parti qui a plus que sa juste proportion de pouvoir est assez porté à trouver la situation satisfaisante pour le moment. Mais je voudrais dire au Gouvernement et au parti libéral qu'il y a un autre côté à la question qui est très important. Toutes les élections faites d'après notre système indiquent que la réaction de l'opinion est parfois très dure. Il y a quelques années en Australie lors des élections générales, il y avait deux partis principaux, le parti travailliste et le parti antitravailliste. Si mes souvenirs sont exacts, le parti anti-travailliste a obtenu une représentation disproportionnée. Le parti travailliste a été mécontent et désappointé et il a protesté, mais l'autre parti s'en est moqué; il était bien satisfait des résultats cette fois-là. Mais les élections suivantes changèrent les choses terriblement et le parti travailliste put se moquer à son teur du parti antitravailliste qui était battu. C'est malheureux.

Permettez que je communique à la Chambre quelques chiffres relatifs à deux de nos élections fédérales, celles de 1908 et de 1911, pour lui faire comprendre ce danger. En 1908, les libéraux ont enregistré 594,000 votes et ont obtenu 135 représentants; les conservateurs ont enregistré 552,000 votes et ont obtenu 86 représentants. Le parti libéral a eu une majorité de 49, mais la majorité à laquelle il avait droit d'après le vote populaire était de 7. En 1911, les conservateurs ont enregistré en chiffres ronds 669,000 votes et ont obtenu 134 représentants, tandis que les libéraux enregistraient 625,000 votes et obtenaient 87 représentants. La majorité pour les conservateurs était de 47, presque aussi grande que la majorité obtenue par les libéraux aux élections précédentes, tandis que d'après le vote populaire, les conservateurs n'avaient droit qu'à une majorité de 9 seulement. Je veux signaler à ce propos le fait suivant: le parti libéral aux élections de 1908 a obtenu sa majorité de 49 par des majorités, dans 49 circonscriptions, formant un total d'un peu plus de 6,000 voix. Une modification d'un peu plus de la moitié de ce vote si elle avait été bien répartie eut supprimé cette majorité. En 1911, aux élections générales, une situation semblable exista à propos du parti conservateur, c'est-à-dire qu'il obtint sa majorité de 47 par des majorités combinées d'un peu plus de 5,000 voix et si un peu plus de la moitié de ce nombre avait changé de côté, cela aurait supprimé la majorité totale dans la Chambre.

Ainsi, tous les honorables députés verront que d'après notre système en usage une élection peut amener des variétés de résultats extraordinaires. Vous ne pouvez pas dire ce qui se produira. Si nous devons considérer la politique comme une sorte de jeu ou de partie intéressée, cela peut très bien, mais si nous croyons, et je pense que cet état d'esprit se généralise de plus en plus, que nous sommes réunis ici pour représenter les différents partis ou opinions et les éléments divers du pays en légiférant pour l'avantage de la communauté, je prétends que nous avons tort de conserver un système qui peut amener des résultats aussi extraordinaires et aussi injustes.

Je suis donc d'avis que le parti libéral, dans ce cas-ci, ou tout autre parti à représentation parlementaire ou législative exagérée, devrait se rendre compte que le système en vigueur constitue une base peu solide pour y faire reposer un programme politique. Le fait qu'un parti possède la majorité au Parlement ne constitue pas une base satisfaisante.

J'ai signalé certaines conséquences extraordinaires et très fâcheuses du présent système dans les circonscriptions uninominales; je désire maintenant y opposer quelques-uns des résultats qui découlent du régime de la représentation proportionnelle.

Je tiens à citer quelques chiffres afin d'établir l'exactitude remarquable avec la-

quelle la représentation proportionnelle réflète la volonté populaire manifestée par le vote des électeurs. Dans l'assemblée législative de la Tasmanie, au cours des années 1909, 1912, 1916 et 1919, deux partis se disputaient le suffrage du peuple: le travaillistes et les antitravaillistes. En 1909, les travaillistes avaient droit à 11.69 pour 100 de la représentation et ils obtinrent 12; les antitravaillistes obtinrent 18 pour 100 de la représentation bien qu'ils eussent droit à 18.31 pour 100. Je m'abstiendrai de prendre inutilement le temps de la Chambre pour citer les chiffres concernant les autres années, car les résultats furent pour ainsi dire aussi exacts. Au parlement Belge, à la suite de l'élection de 1908, nous constatons que les catholiques obtinrent 37 sièges quand ils avaient droit à 36, tandis que les libéraux et les socialistes en obtinrent 43 quand ils auraient dû en avoir 44. D'autre part, les démocrates chrétiens obtinrent un seul siège, ce à quoi ils avaient strictement droit. Aux élections parlementaires qui eurent lieu en Finlande, en 1909, le parti des démocrates-socialistes s'assura 84 sièges au parlement quand il avait droit à 80; l'ancien parti finlandais, qui aurait dû obtenir 47 sièges, obtient l'élection de 48 représentants tandis que le nouveau parti finlandais obtient 28 sièges contre 29 auxquels il avait droit et ainsi de suite pour les autres partis qui avaient des candidats sur les rangs. J'ai aussi sous la main en ce moment les chiffres concernant le résultat des élections de 1920 dans la Nouvelle-Galles du Sud, mais je m'abstiendrai de les citer, faute de temps. Les chiffres que j'ai cités, établissent clairement que sous le régime de ce système électoral plus moderne et plus scientifique, les divers groupes d'idées et les différents partis dans un pays peuvent compter sur une représentation équitable. En terminant, je citerai encore le résultat de l'élection provinciale de 1920, dans la ville de Winnipeg; ces chiffres nous fournissent un exemple remarquable de l'exactitude avec laquelle le scrutin reflète la volonté populaire, grâce à ce nouveau système électoral.

D'aucuns, au Canada, considèrent comme une toquade le système de la représentation proportionnelle. J'ai lu les témoignages recueillis par le comité parlementaire l'année dernière et j'ai été fort amusé de l'ardeur avec laquelle, un représentant du peuple défait au dernières élections, a attaqué l'un des témoins, l'accusant de toutes sortes de délits et denonçant la représentation proportionnelle comme une

[M. Good.]

"nouvelle toquade" et que sais-je? A toutes ces objections futiles, je me contenterai de répondre que la représentation proportionnelle ne constitue pas une manie. Le système a été mis à l'étude dans la plupart des pays civilisés de l'univers et plusieurs nations l'ont adopté. J'ai sous la main quelques chiffres à ce sujet et je tiens à les citer d'une façon aussi concise que possible. Je les ai recueillis dans la Revue de la législation Comparée et du Droit International, numéro de janvier 1921. J'énumérerai en premier lieu les divers pays de l'Australasie où le système est en vigueur; je donnerai ces renseignements d'une façon aussi concise que possible afin d'épargner le temps de la Chambre:

La Nouvelle-Galles du Sud. Le premier essai sai eut lieu en 1862. Une loi établissant le régime de la représentation proportionnelle fut adoptée pour les élections à l'assemblée législative de 1918. Le système fut utilisé en 1920.

Queensland et Victoria. Le vote transférable ou alternatif est en vigueur

Tasmanie. Le système de la représentation proportionnelle fut adopté en Tasmanie pour les villes de Hobart et de Launceston en 1896. On l'appliqua pour les élections de 1897 et de 1900. La loi fut abrogée en 1901, étant donné son application fort limitée.

C'est-à-dire que la loi ne s'applique qu'à ces deux villes.

Le système fut de nouveau adopté pour l'île toute entière et il fut appliqué en 1909, 1912, 1913, 1916 et 1919.

Je ferai observer qu'en 1917, la loi fut modifiée afin de permettre la mise en vigueur du système pour les élections complementaires; je reviendrai tout à l'heure sur cette question.

Nouvelle-Zélande. La première tentative eut lieu en 1878. La loi fut mise en vigueur en 1914 pour les élections au conseil législatif. Elle fut suspendue pendant la guerre. Le système sera remis en vigueur cette année, 1922.

Quant à savoir si le régime a été remis en vigueur cette année, je n'ai pas de renseignement à ce sujet.

En 1914, on laissa la question à la discrétion des municipalités et la ville de Christ-Church ainsi que le bourg de Woolston mirent le système en vigueur en 1917.

Afrique-Sud. Le système fut établi par la loi de l'Afrique-Sud adoptée par le parlement anglais en 1909; il devait s'appliquer au sénat et au conseil exécutif ainsi qu'au comité exécutif des conseils provinciaux.

Dans le Royaume-Uni...

Je désire que mes honorables collègues prennent note de ce qui suit:

En Angleterre, le système de la représentation proportionnelle fut adopté pour certaines circonscriptions électorales en 1918. Il fut aussi utilisé pour l'élection du conseil des laïques de l'église anglicane et de l'assemblée nationale en 1920. Un bill, décrétant que le système de la représentation proportionnelle sera en vigueur

pour les élections municipales, fut adopté par la chambre des lords en 1920.

Ecosse. La loi de 1918 relative à l'instruction publique a établi la représentation proportionnelle pour les élections des commissions d'écoles qui ont eu lieu en 1919.

J'ai passé à un de mes collègues une grande feuille où l'on voit les résultats détaillés des dernières élections de la commission d'écoles de Glasgow, qui ont eu lieu d'après le principe de la représentation proportionnelle.

Irlande. La loi de 1914, relative au gouvernement de l'Irlande, a établi la représentation proportionelle pour l'élection du sénat d'Irlande.

Je ne ferai pas l'étude de tous les détails, car je veux procéder avec célérité.

La loi de 1919 relative au gouvernement local de l'Irlande a établi la représentation proportionnelle pour toutes les élections locales; la loi de 1920 relative à l'autonomie (home rule).

Inde. La loi de 1919 concernant le gouvernement de l'Inde a prévu l'usage du vote unique transférable dans différentes élections de différentes provinces.

Etats-Unis. Jusqu'à présent la représentation proportionnelle n'a été adoptée que dans un certain nombre de cités

Continent Européen.

Suisse. La représentation proportionnelle a été introduite dans le canton de Ticino en 1891 et adoptée en 1919 après avoir été graduellement établie dans le pays, pour les élections fédérales.

Belgique. La représentation proportionnelle fut introduite en 1895. On a eu recours à ce principe pour faire les élections parlementaires de 1899. On l'a appliqué depuis, et on l'applique encore.

La Bulgarie l'a adopté dès 1914, le Danemark depuis 1909, pour les élections municipales, et depuis 1915 pour les élections parlementaires; la Hollande l'a adopté dès 1918, la Suède dès 1909, la Finlande dès 1906. En Norvège, la représentation proportionnelle existe, pour les fins municipales (à titre facultatif), depuis 1896. Elle existe en Allemagne depuis 1918-19, en Autriche depuis 1919, dans le Luxembourg depuis 1919.

La Pologne, la Tchéco-Slovaque, l'Italie et une partie de la France l'ont adoptée depuis peu.

Dans les pays de l'Amérique du Sud, ce nouveau mode d'élection est très en vogue.

Voici certaines villes du Canada qui ont adopté la représentation proportionnelle depuis peu. J'ai les dates où elles l'ont respectivement adoptée, mais je m'abstiendrai de fournir la liste de ces dates. Ces villes sont: Winnipeg, Vancouver, Calgary, Regina, Saskatoon, Moosejaw, Battleford-Nord, Fort-Coquitlam, Colombie-Anglaise et Vancouver-Ouest. En ce qui concerne le Canada, pays qui nous intéresse davantage, j'ajouterai que:

Le conseil ouvrier du district de Toronto a recours au principe de la représentation proportionnelle depuis 1898, et les autres associations ont suivi son exemple.

En 1916 la cité d'Ottawa a demandé au gouvernement provincial la permission d'adopter la représentation proportionnelle.

En 1916 la législature de l'Alberta adoptait, par rapport à Calgary et à Edmonton, une loi permissive. En 1917, 1918 et 1919, Calgary avait recours à ce mode d'élection.

Il y a, au sujet de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario, des détails dont je n'ai pas maintenant le temps de faire lecture.

J'ai ici le rapport de la commission instituée dans l'Ontario il y a une couple d'années pour étudier cette question; il comprend une foule de témoignages et des déclarations favorables à l'adoption non seulement du vote alternatif mais de la représentation proportionnelle dans quatre différents groupes de comtés, pour la prochaine élection provinciale. Voici maintenant quelles sont les fins de la représentation proportionnelle, telle que l'organe de la ligue de la représentation proportionnelle en Angleterre les a décrites:

Nos fins.

1. Assurer que les opinions des électeurs et des autres corps publics seront représentés au Parlement suivant leur véritable proportion.
2. Assurer que la majorité des électeurs fera loi et que la voix de toutes les minorités importantes sera entendue.
3. Mettre les électeurs plus à même de choisir les représentants.
4. Rendre les représentants plus indépendants de l'influence des financiers et d'autres petits groupes de commettants.
5. Assurer que les partis seront représentés par leurs adhérents les plus capables et les plus repectables.

Comme l'heure est avancée et que d'autres députés doivent adresser la parole, il est peut-être préférable que je m'abstienne d'expliquer le mode d'application du principe de la représentation proportionnelle. Je me contenterai de lire à ce sujet la preuve soumise l'année dernière au comité parlementaire. Elle est très explicative. Je vais la citer telle que je la trouve dans le rapport de ce comité-là:

L'hon. M. Calder: Pourquoi parlez-vous de trois groupes de conservateurs et de deux groupes de libéraux de 10,000 chacun?

M. Hooper: Je vais tâcher de vous en donner une idée générale.

L'hon. M. Calder: Vous voudriez que la ville de Toronto ne constituât qu'un seul comté?

M. Hooper: Oui, et voici comment les députés seraient élus: Supposons que les candidats soient distribués sur différents points d'un espace considérable et qu'en se présentant, chaque électeur aille se placer à côté du candidat qu'il préfère. Il est à peu près certain qu'un candidat...

Peut-être plus d'un.

...sera plus populaire que les autres et aura bientôt autour de soi un très grand nombre de partisans.

On verra que ce candidat a assez de partisans pour assurer son élection; par conséquent, on pourra engager d'autres électeurs qui voudraient encore voter pour lui à ne pas gas-

piller leurs voix en les accordant à un homme qui est déjà élu, et à faire un deuxième choix parmi les autres candidats qui restent en lice. De cette manière, nous grouperons enfin de compte tous les électeurs autour des différents candidats de leur choix. Cependant, jusqu'à ce moment nous n'aurons élu qu'un député...

Peut-être deux, dirai-je en passant.

...nous désirons en choisir cinq. Donc, la démarche suivante consistera à déclarer que le candidat qui a le moins de partisans est vaincu. On demandera aux votants réunis autour de ce candidat malheureux de ne pas se désintéresser de l'élection et de ne pas retourner chez eux vaincus et moroses, mais de faire un deuxième choix parmi les candidats disponibles. De cette façon les candidats qui seront à la queue seront éliminés, l'un après l'autre, et leurs partisans seront invités à choisir de nouveau jusqu'à ce qu'enfin il n'y ait plus que cinq candidats dont chacun sera entouré d'un contingent de partisans. Ainsi, le collège électoral de Toronto formera cinq groupes dont chacun obtiendra un représentant au Parlement.

Dans le deuxième paragraphe, que je m'abstiendrai de lire, le témoin explique comment, par le vote unique transférable et le mode de représentation proportionnelle, les électeurs seront assurés de pouvoir choisir aussi librement qu'avec notre système ordinaire de scrutin.

J'arrive maintenant à la dernière partie de mon raisonnement, à l'examen des avantages que présente et des objections que soulève la représentation proportionnelle.

L'hon. M. LAPOINTE: L'honorable député, il me semble, n'a pas expliqué le mode d'emploi du vote alternatif.

M. GOOD: Je l'ai expliqué, je crois, relativement à une circonscription uninominale où le votant a le privilège de manifester son choix et de donner au président de l'élection instruction d'employer son bulletin pour un deuxième ou un troisième candidat au cas où son premier choix n'aurait aucune chance de réussite. Cela avait trait à l'élection des députés dans les circonscriptions uninominales, et si le ministre qui vient de me poser la question veut bien me dispenser de revenir sur ce point, et lire le hansard, demain, il comprendra, je crois, cette partie de mon discours. Je ne veux pas gaspiller le temps par des redites; mais on se sert du même mode de scrutin dans la représentation proportionnelle, quoique d'une manière tant soit peu différente. Bref, le surplus des suffrages obtenus par ceux qui en ont recueilli plus que le quotient va au deuxième, troisième ou quatrième choix, tel qu'indiqué sur les bulletins, et, après la répartition, le président de l'élection commence au bas de la liste, et il distribue d'abord les suffrages recueillis par le candidat le moins favorisé, conformément aux intentions exprimées par les votants eux-mêmes, et il agit de même en remontant la liste jusqu'à ce qu'il ne reste plus que le nombre voulu de candidats élus.

Revenant aux avantages et aux inconvénients (ou aux objections), j'appellerai d'abord l'attention sur une lettre assez bizarre qui a paru dernièrement dans le *Citizen* sous la signature de T. W. Quayle, d'Ottawa. Je ne connais point celui-ci, mais la lettre est fort étrange et constitue, pour bien dire, autant que je la comprends, un plaidoyer en faveur de la représentation des majorités que nous pouvons avoir, bien entendu, sous notre système démodé. S'il est des députés qui approuvent la représentation des majorités et la trouvent convenable, autant vaut, selon moi, grouper les suffrages de chaque parti et donner instruction aux chefs des partis de choisir des comités pour leur aider comme bon leur semblera. Bien plus, il pourrait arriver pis, car cela pourrait avoir comme résultat —et c'est le seul résultat logique—que le chef du parti formant la majorité recevrait carte blanche pour gouverner le pays. A mon sens, voilà le corollaire de la théorie de la représentation des majorités.

En réponse à cette objection, je désire signaler à la Chambre la distinction qu'il faut établir entre le gouvernement par la majorité et la représentation de la majorité, il nous faut accepter le premier, mais la deuxième n'est pas nécessaire et ne devrait pas exister.

En deuxième lieu, la représentation proportionnelle donne aux hommes de marque une légitime garantie qu'ils pourront se maintenir au pouvoir. Il n'en est pas ainsi d'après l'ancien système, et je rappellerai qu'en 1895, John Morley, l'un des plus célèbres politiques anglais, a essuyé un échec dans sa circonscription et qu'il a disparu de sa scène politique pour plusieurs années, au grand dommage de la vie publique en son pays. Je signalerai aussi certains exemples que nous avons vus au Canada en ces dernières années. A l'élection de 1919, nous avons été témoins de la défaite de sir William Hearst, ancien premier ministre de la province d'Ontario. Je crois pouvoir dire, sans approuver son programme, que la disparition de la vie publique de sir William Hearst n'a pas fait de bien à sa province. Sous un autre système, il aurait pu y rester.

Qu'il me soit aussi permis de rappeler la défaite, à la dernière élection dans Portage-la-Prairie, du très honorable collègue qui est à la tête du groupe conservateur en cette Chambre, ainsi que les peines que l'on

a eues subséquemment à lui trouver un siège. Je puis ajouter que certaines gens —un bien petit nombre, il est vrai—auraient aimé à voir le représentant de Grenville (M. Meighen) dans l'impossibilité de participer à l'administration de la chose publique. Je ne suis pas de ceux-là. A mes yeux, le très honorable député est un homme très utile; s'il savait seulement se libérer de l'esprit de parti, il rendrait de précieux services à son pays.

Le ministre de l'Intérieur (M. Stewart), homme dont le talent et l'intégrité sont incontestables, et qui a acquis une longue expérience des affaires publiques dans l'Ouest, a eu toutes les peines du monde, lui aussi, à se faire élire à la Chambre. Ce sont là quelques-uns des inconvénients qu'entraîne inévitablement l'ancien système, tandis que la création de circonscriptions plurinominales rendrait relativement plus facile l'élection d'hommes d'un mérite exceptionnel, assurerait plus de continuité à la représentation parlementaire en la soustrayant aux fluctuations excessives qui se manifestent de nos jours.

En troisième lieu, je tiens à réfuter l'objection que la représentation proportionnelle aboutirait à de faibles majorités ministérielles et que cette faiblesse est chose fâcheuse. Je soutiens qu'on ne saurait rien trouver pour appuyer cette allégation. Quelle est la situation à l'heure actuelle? Quelle est-elle dans l'Ontario, où l'ancien système ne donne au Gouvernement qu'une ou deux voix de majorité? Quelle est-elle à Ottawa, où le Cabinet ne peut même pas compter sur la majorité des voix? Songez qu'à la dernière élection provinciale en Colombie-Anglaise, le système actuellement en vigueur a permis à la minorité des électeurs de donner au gouvernement la moitié des sièges plus deux. Dans la Nouvelle-Galles du Sud, le parti ouvrier l'a emporté, en 1910, par une majorité de deux sièges et a dû gérer les affaires publiques avec ce faible appui. En 1913 et en 1919, le gouvernement de la Fédération australienne ne pouvait compter que sur une seule voix de majorité. En Nouvelle-Zélande, l'application de l'ancien système aboutissait au même résultat en 1915. Cette allégation-là ne me paraît donc pas d'accord avec les faits; à vrai dire, la représentation proportionnelle ne peut aboutir à une faible majorité ministérielle que lorsque les partis sont de force à peu près égale.

Maintenant que nous devons avoir plus de deux partis politiques, la situation n'est plus du tout la même. Autant que l'on peu prévoir, on ne reverra pour ainsi dire jamais, d'ici à longtemps du moins, la Chambre formée des représentants de deux partis d'à peu près égale force. En outre, la représentation proportionnelle aura pour effet de donner plus de force et de stabilité aux gouvernements, et cela de deux manières: premièrement, par l'amélioration du personnel—et j'ai des preuves à fournir à cet égard; deuxièmement, en mettant le Gouvernement en état de se conformer à la volonté du peuple. Il convient de dire ici l'extrême plaisir que j'éprouve à voir le Gouvernement enclin à modifier sa ligne de conduite conformément au sentiment qui prévaut en cette Chambre. Je tiens à signifier mon approbation des observations qu'on a faites sur ce sujet à la séance d'hier.

J'aimerais citer à ce propos l'extrait suivant d'un discours que M. George Lorand, un belge, prononçait à Londres en 1914:

> Les divers partis politiques sont représentés...

Depuis 1900, c'est-à-dire lorsqu'on mit en opération le système de la représentation proportionnelle.

> ...par leurs chefs et leurs membres les plus distingués, tandis que sous le régime de la majorité relative, des hommes éminents fournissaient la moitié de leur carrière politique hors de l'assemblée législative.

Je rappelais tantôt que l'ancien système a eu pour effet, en Grande-Bretagne, d'exclure M. John Morley des affaires publiques.

Avant la guerre, le cabinet belge avait passé treize années consécutives aux affaires; à un moment donné, les 166 députés ne lui donnaient que six voix de majorité. Pourquoi est-il resté au pouvoir? C'est parce qu'il réflétait fidèlement l'opinion publique. Même avec une faible majorité obtenue d'une manière exacte, un gouvernement a plus de stabilité que lorsqu'il a l'appui d'une forte majorité obtenue autrement.

L'élection qui se fait à la faveur de l'ancien système participe beaucoup du jeu de hasard; en tout temps, un parti politique qui ne s'inspire ni des principes les plus élevés ni des motifs les plus patriotes, peut se sentir enclin à tenter fortune dans une élection A cet égard, je pourrais invoquer le témoignage de la Tasmanie, celui de M. Asquith et de lord Robert Cecil; mais le temps passe, et je m'arrête ici. Qu'on me permette cependant de n'en citer qu'un seul. En février 1914, au temps où l'ancien système était encore en vigueur, le premier

ministre de l'Australie faisait observer dans un de ses discours:

> L'état présent des choses est impossible. . . De formidables problèmes commerciaux et financiers réclament notre attention; chaque fois que nous voulons en tenter la solution, nous nous heurtons aux insurmontables obstacles que suscitent nos adversaires.

Vous avez donc la situation telle qu'elle existe sous l'ancien système. Je puis ajouter, comme commentaire, que, comme tout peut se produire dans une élection tenue d'après l'ancien système, un parti peut, s'il manque de scrupules, essayer de dérober un avantage et les intérêts publics se trouvent ainsi sacrifiés. J'ai ici des citations de M. Asquith, qui a eu une très longue expérience de la politique britannique et une autre de Lord Robert Cecil, mais je ne prendrai pas le temps de les lire à cause de l'heure avancée.

En terminant, j'aimerais à répéter que cette allégation voulant que la représentation proportionnelle encourage les gouvernements à faibles majorités et, par conséquent, n'est pas à désirer, ne peut nullement se soutenir. La preuve établit exactement le contraire.

M. LEWIS: Pendant que l'honorable député traite ce point, je voudrais lui poser une question. Il dit qu'on ne peut soutenir l'allégation disant que la représentation proportionnelle encourage les faibles majorités ministérielles. Voudrait-il dire à la Chambre comment il s'y serait pris, si la représentation proportionnelle avait été appliquée lors des dernières élections, une Chambre composée de 96 libéraux, 55 progressistes, 73 conservateurs, 7 indépendants et 4 travaillistes? Aucun parti n'aurait eu la majorité à moins d'organiser une sorte de coalition entre deux partis pour en créer une. L'honorable député veut-il nous expliquer cela?

M. GOOD: La situation ne serait différente qu'à un certain point, mais elle ne différerait pas dans son essence même de celle qui existe actuellement, et les difficultés auxquelles nous aurions eu à faire face alors auraient été exactement les difficultés que nous devons aujourd'hui envisager. A mon sens, bien que ceci n'ait guère rapport à la question, je considère que nous devons chercher une nouvelle méthode constitutionnelle afin d'obtenir les meilleurs résultats d'une Chambre composée comme l'est celle-ci et où il existe plusieurs partis. Cela pourra peut-être suffire comme réponse sans que je parle plus longtemps.

J'arrive maintenant à une allégation portée contre la représentation proportionnelle et, selon moi, avec l'expérience que j'ai d'une question que je discute depuis des années, c'est la plus forte objection qui ait jamais été dirigée contre la représentation proportionnelle. On dit qu'elle encourage la formation de groupes et que comme les groupes sont, je ne dirai pas mauvais, mais désagréables aux gens qui veulent maintenir le système de deux partis, par conséquent, à leurs yeux, le principe de la représentation proportionnelle est mauvais. A ce sujet je veux montrer l'opinion d'un comité formé en 1909 ou 1910 par le parlement britannique au sujet de cette question. Je ne lirai qu'une phrase du rapport qui vaut d'être étudié. Le comité dit:

> Nous sommes portés à croire que pour ce qui est de la multiplication des petits partis qu'appréhendent les adversaires, et de l'encouragement aux représentants indépendants désiré par les partisans du système, il y a exagération dans les deux cas, d'après la preuve que nous avons entendue.

Comme dans le cas précédent, je désire faire observer que des groupes sont nés et qu'ils doivent naître sous l'ancien système et, en nous en tenant à l'ancien système électoral, nous n'évitons pas les difficultés soulevées par la formation ou l'agrandissement des groupes. En Angleterre le guide parlementaire de novembre 1920 donne douze groupes comme composant la Chambre des Communes anglaise. En France, avec l'ancien système électoral—et je veux faire remarquer ici que d'aucuns considèrent que c'est en France que l'on trouve les plus fâcheuses conséquences de l'application du principe de la représentation proportionnelle—les groupes existaient et la représentation proportionnelle introduite il y a trois ans, était destinée à surmonter les difficultés suscitées par la multiplicité des groupes. J'ai aussi, au sujet de la Belgique, des témoignages que je voudrais lire. Je cite d'un livre intitulé *How the World Votes*, par deux professeurs de l'Université Yale:

> En Belgique, la représentation proportionnelle n'a pas augmenté le nombre des moindres partis, comme on le craignait avant son adoption . . . . Ses avantages ne peuvent plus être mis en doute sérieusement. Les chefs de tous les principaux partis politiques et la masse des électeurs cherchent, non pas à abolir la représentation proportionnelle, mais à la perfectionner.

J'avais deux ou trois autres citations dans le même sens, l'une de M. J. Fisher Williams, écrivain anglais traitant de sujets politiques dans un livre intitulé *The Reform of Political Representation*, et une autre de M. Georges Lorand, chef du parti

libéral à la Chambre des représentants de Belgique. Je ne les lirai pas parce que l'heure s'écoule rapidement, mais tous ces témoignages viennent de gens qui ont expérimenté le système et ils montrent que la représentation proportionnelle n'aide pas à la formation de groupes, mais permet seulement aux groupes d'être convenablement représentés. De fait, M. Lorand dit que, loin d'aider à la multiplicité des groupes, elle encourage plutôt la consolidation de diverses sections ou groupes en des groupes plus considérables et vise en même temps à une plus grande liberté d'action an sein de ces groupes.

Je crois aussi que l'existence de différents groupes en Canada, à l'heure actuelle, s'explique plutôt par l'état des choses que par la théorie, et que nous devons faire face à la situation; il nous faut trouver un mécanisme électoral et constitutionnel qui puisse donner les meilleurs résultats possibles, dans les circonstances actuelles. Et, pour le prouver, j'en reviens tout simplement à ce que j'avais déjà fait remarquer, à savoir que, lors des dernières élections fédérales, dans 140 circonscriptions, la lutte s'est faite entre trois, quatre ou cinq candidats.

Permettez-moi de dire quelques mots de l'action du système proportionnel par rapport à la pratique des destitutions. Je crois que nous aurions tout à gagner de la représentation d'une circonscription par des députés appartenant aux divers groupes politiques. Et permettez-moi, à ce sujet, de vous faire connaître le témoignage du trésorier de Tasmanie, qui a plusieurs années d'expérience:

> Les districts continuent à demander le secours du gouvernement, cependant, chaque district électoral — et ce sont de grands districts — élisent une représentation mixte, des adeptes du gouvernement et des adeptes de l'opposition. Il ne pourrait donc, sous ce système, y avoir aucune différence entre les districts électoraux, concernant les crédits.

Nous qui étudions attentivement la politique canadienne depuis vingt ou trente ans, nous savons le mal que le patronage a causé dans les diverses circonscriptions. Je crois que cette mesure est destinée à rendre la distribution du patronage très difficile, sinon impossible.

On allègue aussi que la représentation proportionnelle est antibritannique. Voilà une assertion ridicule, absurde. J'ai ici— je ne prendrai pas le temps de la lire— une citation qui a paru dans le *Free Press* de Winnipeg, en date du 7 janvier, cette année; c'est un extrait de document élaboré par plusieurs Anglais éminents, et dans lequel l'on préconise cordialement le principe de représentation proportionnelle. Nous avons aussi le rapport anglais que j'ai déjà mentionné, et dans lequel nous voyons que le parlement britannique s'occupe de la question. Nous avons aussi le rapport de la conférence de l'Orateur, en 1917, et je crois comprendre que mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) l'a ici et qu'il aurait l'intention d'en parler. Cette question est donc à l'étude en parlement britannique, et celui-ci la préconise.

On a allégué aussi que les élections partielles seraient très difficiles, sinon impossible, sous le régime de représentation proportionnelle. D'aucuns sont ébahis à l'idée d'une élection partielle dans des circonscriptions plurinominales. Mais il y a moyen d'obvier à la difficulté. Tout nouveau système entraîne des difficultés; il faut savoir les envisager et les résoudre aussi bien que possible. Afin de pourvoir aux élections partielles, nous pourrions, je crois, adopter le même système qu'à Winnipeg; chaque député élu peut choisir son propre district, selon son rang électoral, et s'il venait à démissionner, l'élection n'aurait lieu que dans ce district; il ne serait pas nécessaire de faire des élections dans toute la circonscription. C'est un moyen de solutionner la question: ceci nous ramène à l'ancien système, dans le cas des élections partielles. Il y a un autre système populaire, en Tasmanie, je crois, et peut-être ailleurs; on examine de nouveau les bulletins qui ont servi à l'élection du député défunt ou démissionnaire, et celui qui avait eu, après lui, le plus grand nombre de votes, prend sa place. En Belgique, on élit des candidats supplémentaires à l'élection principale, et sur le même bulletin, dans le but de remplir les vacances. Il est aussi possible d'élire un député, temporairement, tout comme un conseil d'administration élirait quelqu'un pour remplir une vacance en attendant la prochaine assemblée des actionnaires. D'ailleurs, en cas de défaut des autres moyens, ou si ceux-ci n'étaient pas satisfaisants, nous pourrions toujours faire des élections dans toute la circonscription. Quoique cela puisse être coûteux, peut-être, il serait probablement bon parfois de consulter de nouveau l'opinion publique.

Il a été dit aussi que la représentation proportionnelle serait cause d'un travail énorme puisqu'il s'agirait de briguer les suffrages d'une grande circonscription. Au premier abord, il semble, en effet, que c'est là une grande difficulté, et cette question a été soulevée maintes et maintes fois. Je crois que cette difficulté est plutôt imagi-

naire que réelle. Ainsi, dans un district uninominal, là où il y a 100 électeurs, il faut que le candidat obtienne au moins 51 votes pour être élu; il lui faut briguer les suffrages, ou parler aux électeurs, et s'assurer, de quelque manière, de ce pourcentage de votes. Mais, si vous prenez une circonscription de dix députés, là où il y a 1,000 électeurs, le candidat, afin d'être élu, n'aura besoin que d'un minimum de 92 votes. Il est donc facile de voir que la difficulté a été bien exagérée.

J'aimerais faire observer encore que l'habitude de faire le tour des électeurs et de leur donner la main à tous et de se mêler personnellement à eux de toute autre façon tend à disparaître. Aujourd'hui, les électeurs jugent les candidats, par leur passé et leur intégrité, comme des hommes qui sont au courant des affaires publiques et aussi d'après le programme de leur parti. Je crois que la mentalité se modifie de manière à amoindrir considérablement cet inconvénient. Je voudrais rappeler aussi que, d'après le système présentement en vigueur, le petit vote flottant à vendre, dans chaque comté, a une influence exagérée au point qu'un candidat peut croire nécessaire ou opportun de céder aux désirs de cette catégorie d'électeurs. C'est l'une des plus déplorables choses de notre vie publique. Je puis dire encore que les élections coûteront moins cher avec la représentation proportionnelle; l'expérience qu'on a de ce système le démontre amplement. Quand un parti est représenté par deux candidats faisant la lutte conjointement, ainsi qu'il est arrivé dans Winnipeg, la tâche oratoire peut se partager entre les différents orateurs. La propagande écrite peut aussi se faire à frais communs. Je me rappelle que, dans la cité d'Ottawa à l'élection de décembre dernier, deux candidats progressistes—j'ignore si les autres l'ont fait—ont publié conjointement leur littérature électorale. Cela démontre l'avantage de ce système du point de vue des dépenses pour fins de propagande ou autres. Winnipeg m'a fourni la preuve de ce que j'avance, à cet égard, mais je préfère ne pas la communiquer en ce moment.

Le dernier point que je veux traiter est l'objection qu'il serait difficile, sinon impossible, de mettre en vigueur la représentation proportionnelle dans les vastes régions dont les habitants sont groupés ça et là. Je ne demande pas à la Chambre d'appliquer dès maintenant la représentation proportionnelle aux circonscriptions étendues et à peine peuplées. Mais je voudrais faire observer à la Chambre que la constitution d'une circonscription plurinominale dans la région d'Ontario que j'habite ne présenterait plus de difficultés qu'on en rencontre maintenant dans beaucoup de division électorale des districts nouvellement colonisés de l'Ouest—ceux de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. De fait nous pouvons réunir des circonscriptions électorales dans le vieil Ontario qui seront beaucoup moins étendues et que les candidats pourront visiter beaucoup plus facilement que ce qui existait dans notre region du nord aux dernières élections. J'ose affirmer qu'il se trouve, ici, des honorables députés qui peuvent corroborer ce que je dis. Que la Chambre me permette de lui-dire que l'île de Tasmanie, dont la superficie égale presque celle du Nouveau-Brunswick, est divisée en cinq collèges électorales, chacun étant de six députés. L'application de ce système, dans cette colonie britannique n'entraîne aucune difficulté. En Australie, le sénat est élu sous le régime de la représentation proportionnelle, chaque état ne formant qu'un collège électoral et là non plus ce système n'a donné lieu à aucune difficulté particulière.

J'en arrive maintenant à la Suède. Je cite le chef du parti libéral dans la première chambre du Richstag, qui déclarait dans un discours qu'il prononçait à Londres:

> Bien que partisan de la représentation proportionnelle, j'hésitais cependant à me prononcer sur l'opportunité de l'adoption en Suède, tenant compte de l'étendue immense et de la population éparse du pays. L'expérience qu'on a faite jusqu'à présent de ce système ne tend pas toutefois à confirmer les doutes que j'entretenais. Ma crainte de voir diminuer le vif intérêt qui s'était manifesté jusque-là, au sujet de l'administration des affaires publiques, s'est trouvée vaine; les diverses catégories d'opinions politiques ont été représentées proportionnellement à leur force et, généralement par ceux-là même qu'elles préféraient le plus. On ne trouverait pas pratique de retourner au vote majoritaire.

J'ai dans la main une lettre reçue, il y a quelques jours seulement, de M. Alfred J. Gray, de la société britannique de la représentation proportionnelle, qui parle des élections faites en Australie, d'après ce système. Je ne lirai pas la lettre, mais elle corrobore les principes que je viens d'expliquer.

J'estime donc qu'alors même que l'application de ce système aux circonscriptions étendues, offre des difficultés, nous n'avons pas besoin d'en tenir compte, puisque nous ne demandons pas qu'on la mette en vigueur dans tout le pays, dès le début. Ainsi que les honorables députés l'ont remarqué, sans doute, la seconde partie de ma résolution ne demande que la forma-

tion de certaines circonscriptions à titre d'essai—des villes, celle de Winnipeg, par exemple, ont déjà adopté ce système—et de cette façon et sans nous engager à appliquer le principe généralement, nous procéderions lentement et prudemment à en faire l'expérience. Dans le passé, on a discuté cette question, ici-même, sans faire allusion à tel ou tel parti. Je demande à la Chambre de continuer à l'examiner et à l'étudier dans le même esprit. Elle est trop importante pour qu'on la traite de la même façon qu'une affaire strictement de parti; elle doit au contraire être considérée d'un intérêt promordial pour la représentation dans cette Chambre du peuple qui décide de toutes les questions d'intérêt national.

C'est pourquoi j'espère que ce projet de résolution recevra l'approbation unanime de la Chambre, et que lorsque viendra le moment de faire la redistribution des collèges électoraux, on prendra des mesures pour y donner suite.

M. McMASTER: Nous devons tous être reconnaissants envers l'honorable député de Brant (M. Good) pour nous avoir fait, cet après-midi, un exposé aussi complet et aussi savamment préparé de cette très importante question. Son discours indique un travail considérable de recherches; il nous a transporté dans les différents endroits du globe où le système qu'il préconise a été employé avec succès.

La Chambre a dû remarquer le caractère modéré des propositions faites par mon honorable ami. Il nous a d'abord rappelé que l'an dernier un comité parlementaire a étudié la question du vote par bulletin uninominal avec substituts et de la représentation proportionnelle. J'en faisais partie et je me rappelle que nous avons recueilli de nombreux témoignages et délibéré pendant quelque temps sur le sujet. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, je crois que notre conclusion était que nous devions adopter le système de vote alternatif pour les collèges uninominaux ou plus de deux candidats seraient en présence. Quant à la représentation proportionnelle proprement dite, nous ne nous étions pas prononcés définitivement.

L'honorable député de Brant propose maintenant que nous donnions suite aux recommandations du comité en ce qui concerne le vote alternatif ou vote par bulletin uninominal avec substituts. Il propose aussi que nous fassions l'expérience de la représentation proportionnelle dans une ou plusieurs grandes villes qu'on diviserait et dans lesquelles on ferait élire un assez grand nombre de candidats pour avoir une juste idée des résultats du système proportionnel.

On dit que quand Edward Blake, le grand chef du parti libéral, avait fini de traiter un sujet, il restait bien peu de choses à dire. L'honorable député est un peu comme lui, et je suis heureux de dire qu'il ne me reste pas grand chose à ajouter. Cependant, il y a un ou deux points sur lesquels je tiens à attirer l'attention de la Chambre.

Tout d'abord, comment fonctionne ce vote alternatif? Prenons comme type une circonscription dans laquelle il y a trois candidats en présence; disons par exemple: un membre du parti national libéral et conservateur—peut-être suis-je dans l'erreur; je crois que le mot "national" a disparu et que c'est maintenant le parti libéral-conservateur; dans tous les cas le parti siégeant immédiatement à la gauche de monsieur l'Orateur—Nous disons donc qu'il y a un représentant de ce parti, puis un membre du parti libéral—sans préfixe ni suffixe—et enfin un troisième candidat—ou candidate—se présentant sous l'étiquette progressiste. Nous désignerons ces trois candidats par les lettres A, B et C. Au lieu de marquer son bulletin avec la croix habituelle, l'électeur sera prié d'indiquer simplement sur le bulletin l'ordre de sa préférence par les chiffres 1, 2 et 3. On comptera les bulletins et celui qui sera chargé de ce travail n'aura qu'à faire trois paquets de ceux qui ont le chiffre 1 en face du nom de l'un ou l'autre des trois candidats.

Suivons bien l'opération. Au premier tour, le candidat A a 4,000 premiers choix; nous mettons ces 4,000 bulletins de côté. B a 3,000 premiers choix; nous faisons un autre paquet. Enfin C a 2,000 voix. Quel est le résultat? D'après le système ordinaire, A serait élu à une assez grosse majorité, tout en n'ayant pas la majorité absolue. En effet sur 9,000 voix, il n'en a recueilli que 4,000. Par conséquent que fait on? C'est considéré hors de cause et ses bulletins sont comptés et transférés suivant les seconds choix qu'ils indiquent. Si les électeurs de C ont divisé egalement leurs seconds choix entre A et B, on transporte donc 1,000 voix de C à A et 1,000 autres de C à B; de sorte que A se trouvera avoir 4,000 plus 1,000 soit 5,000 voix. B aura ses 3,000 du premier tour plus 1,000 provenant de C, soit 4,000. A se trouvera donc élu par une majorité de 1,000. Si, au contraire, il arrivait que, pour une raison étrange, le candidat libéral-conservateur eût 4,000 voix au premier tour et que le progressiste arrivât

le troisième, naturellement tous les progressistes auraient indiqué le libéral comme second choix, et dans ce cas B recevrait les 2,000 voix des progressistes et serait élu de préférence à A, le candidat libéral-conservateur.

L'hon. M. LAPOINTE: Cela parait être un système excellent.

M. McMASTER: C'est un bon système parce qu'il permet à ceux qui possèdent les mêmes doctrines, les mêmes croyances, les mêmes aspirations et les mêmes désirs de donner leur premier choix à ceux qui leur plaisent le plus et leur second choix à ceux dont ils se rapprochent les plus, plutôt qu'au représentant du troisième parti. C'est là l'avantage du vote alternatif.

L'hon. M. CRERAR: Dans ce cas, quand C est mis de côté, le second choix devient en réalité le premier choix de ces électeurs favorisant l'autre candidat?

M. McMASTER: Exactement. Voici comment cela se passe. Imaginons que je suis électeur dans ce comté, je me trouverais en face du problème suivant: il y a trois candidats; l'un est un tory, pour employer le mot abrégé contre lequel on proteste, mais qu'on emploie souvent; l'autre est libéral et le troisième un progressiste. Naturellement, mon désir serait de voter pour le parti auquel j'ai été lié depuis des années et mon second choix, serait naturellement le candidat progressiste. Donc, si le libéral venait au bas de la liste, mon vote ne serait pas perdu, mais irait à mon second choix qui, après tout, était mon choix alternatif. C'est là le vote alternatif. Je dis que je veux faire élire le libéral, mais s'il arrive malheureusement que le libéral se trouve le dernier de la liste, je veux passer mon vote au progressiste. C'est parfaitement simple et cela devrait fonctionner parfaitement, comme je crois sincèrement que cela fonctionnera. C'est Burke qui a dit que le mérite caractéristique essentiel de la Chambre des communes est de reproduire fidèlement l'état d'esprit de la nation, et nous désirons une Chambre des communes qui reflète exactement chaque nuance importante de l'opinion publique au pays. C'est pour ainsi dire ce qu'a dit M. Asquith. On ne devrait pas avoir au pays, dit-il, une seule nuance de l'opinion publique qui ne soit représentée à la Chambre des communes. Le vote alternatif nous aidera jusqu'à un certain point, mais je crois que la représentation proportionnelle nous aidera bien davantage. En avril dernier, nous avons eu une élection à Montréal, si je ne me trompe pas, et deux projets de chartes étaient proposées aux électeurs par voie de referendum. J'ai été surpris de constater que même des membres de la profession légale semblaient regarder la représentation proportionnelle à peu près comme le nom d'un aliment nouveau. Ils semblaient ne pas comprendre du tout.

L'auteur de la résolution que nous discutons n'a pas essayé de décrire le mécanisme du dépouillement du scrutin d'après le système de la représentation proportionnelle. Il a peut-être eu raison de ne pas décrire devant un comité aussi nombreux le système exact du dépouillement, mais on me permettra de dire ceci: pour comprendre tous les avantages de la représentation proportionnelle, vous devriez choisir un collège électoral élisant au moins cinq députés; il devrait être assez grand pour en élire autant. Je ne pense pas qu'il en faille un plus grand. Je suis porté à croire que, lors des élections provinciales, Winnipeg a été formé en un seul district électoral choisissant dix représentants, c'était aller un peu loin et il eut été plutôt préférable de former deux circonscriptions plurinominales élisant chacune cinq représentants. Le travail de l'électeur est la simplicité même. Il n'a qu'à indiquer sur son bulletin, au moyen des chiffres 1, 2, 3, 4 et 5, l'ordre de ses préférences parmi les candidats et le dépouillement consiste simplement à donner effet à l'intention de l'électeur. Je place sur le bulletin les chiffres 1, 2, 3, 4 et 5. Qu'est-ce que je veux dire par là? Je veux faire entendre d'abord que si mon premier choix a plus de votes qu'il n'en a besoin pour être élu, vous devez transférer mon vote au second choix. Si mon second choix a aussi plus de votes qu'il n'est nécessaire pour l'élire, mon vote passe à mon troisième choix, et ainsi de suite. Et, inversement, si mon premier choix, lors de la première addition, a si peu de voix qu'il est dépassé sans espoir, je veux que mon vote passe à mon second choix. Et si mon second choix est aussi inévitablement battu, je désire que mon vote passe à mon troisième choix. La théorie est la simplicité même. La répartition des bulletins demande une certaine dose de ce qu'un étudiant d'Oxford appelait "cette finesse vulgaire qui nous permet de comprendre les chiffres", et cela est facile. Il se peut que le dépouillement du scrutin prenne un peu plus de temps, mais c'est là une chose de peu d'importance. Ce qui est important, c'est que partout où le système a été essayé on a trouvé qu'il reproduisait exactement diverses nuances de l'opinion publique dans une circonscription.

Quels sont les résultats du système actuel? Le système actuel a eu de bons résultats, monsieur l'Orateur, puisque c'est à cause de lui qu'on nous voit ici, mais nous devons dire qu'il a eu aussi, autrefois, de mauvais résultats. Nous lui devons plusieurs verdicts erronés.

Je crois que le verdict le moins justifié qui se soit produit, c'est celui de l'élection de 1886 en Angleterre. On pensa généralement que Gladstone venait de subir une défaite écrasante lorsqu'il consulta le corps électoral sur le projet d'autonomie irlandaise. Dans le fait, il avait reçu une majorité populaire de plus de 50,000 voix. Si cette majorité populaire eût pu faire sentir son influence dans la composition de la chambre des communes, il est probable qu'elle aurait épargné à l'Irlande quarante ans d'une lutte acrimonieuse et parfois sanglante.

Voilà un des exemples qu'on peut citer pour établir le défaut du système actuel. Grâce à lui, la première condition du succès politique, ce n'est pas de réunir un nombre suffisant de bulletins, c'est de savoir comment les répartir. Sir John A. Macdonald, qui fut un politicien autant qu'un grand politique, comprit très bien la question, et il eut toujours soin, en ce qui concerne l'Ontario, de grouper les "grits" ensemble; c'est-à-dire que dans les circonscriptions à majorités "grit", il réunissait autant d'électeurs "grit" que possible, afin que les suffrages conservateurs comptassent plus effectivement dans les élections. Supposons deux villes possédant chacune un nombre égal d'électeurs libéraux et conservateurs; il est possible de délimiter les circonscriptions de manière à assurer une grosse majorité libérale dans l'une, et une grosse majorité conservatrice dans l'autre. Le nombre des électeurs a une importance secondaire; le premier point est de savoir répartir les majorités dans les circonscriptions.

Je suis porté à croire qu'ici comme en Belgique, avant que ce pays adoptât le système proportionnel, le régime ne sert qu'à aviver les conflits d'intérêts religieux nationaux ou régionaux Il est possible que le parti libéral ait dans la Chambre un nombre de députés supérieur à celui auquel il a réellement droit. Mais les progressistes sont aussi dans le même cas, et d'où vient cela? Parce qu'ils ont exagéré et exaspéré la tendance des esprits dans les parties du Dominion où ils ont reçu leurs plus fortes majorités. Je ne crois pas me tromper à cet égard. On peut en dire autant de la province de Québec; car les libéraux élus ne sont pas en proportion du sentiment véritable qui existe dans cette province. Il y a dans l'Ouest des voix libérales qui ne peuvent se faire entendre dans cette enceinte, parce qu'elles n'y ont pas de représentants. Il y a de même dans Québec de nombreuses voix conservatrices qui ne peuvent parvenir jusqu'ici, pour la même raison. Grâce au régime actuel, Toronto n'a pas élu depuis longtemps un seul député libéral, et cependant je n'exagère pas en disant que 40 p. 100 des électeurs sont des libéraux.

C'est une faute de condamner une partie des citoyens à s'abstenir de prendre une part active et efficace à l'administration publique, en les maintenant artificiellement dans une situation géographique qui les empêche de s'affirmer. Ces réflexions se sont imposées à mon esprit. Néanmoins, comme la question a été discutée sous toutes ses faces, je m'abstiendrai d'en dire davantage. Ce qu'on demande, c'est que le principe du vote transférable, dans les circonscriptions uninominales, soit accepté par la Chambre et reçoive son application dans une ou plusieurs de nos grandes régions urbaines.

M. LADNER: J'ai porté beaucoup d'intérêt à la question de la représentation proportionnelle. Si j'avais su que cette discussion devait avoir lieu aujourd'hui, je me serais mieux préparé.

La représentation proportionnelle est magnifique en théorie, mais elle doit être jugée dans son application à notre système de gouvernement. Mon avis est qu'elle ne s'adapte pas au régime parlementaire anglais.

J'aperçois des sourires sur les lèvres de quelques-uns de nos collègues; mais on sera peut-être de mon avis quand j'aurai terminé. La représentation proportionnelle peut s'adapter aux régimes politiques de la France et des Etats-Unis, parce que ces pays ont le régime représentatif; mais chez nous qui vivons sous le régime de la responsabilité ministérielle, où le cabinet est responsable devant le Parlement et les députés devant le corps électoral, sous un régime plus élastique que n'importe où ailleurs, la représentation proportionnelle augmenterait encore nos difficultés et ne faciliterait pas au pays la solution des problèmes de l'administration publique.

Mais appliqué à l'administration municipale, je tiens la représentation proportionnelle comme la système idéal. Dans l'administration provinciale, elle pourrait donner de bons résultats. Mais elle serait dangereuse dans le domaine fédéral.

Le but de ce régime est de permettre à tous les groupes d'être représentés.

Un homme peut être prohibitionniste, un autre peut vivre dans une région où le sentiment de race est puissant; il peut y avoir une autre partie du pays ou l'élément religieux est prépondérant et une autre où la population est en faveur de la nationalisation et ainsi il y a différents groupes d'électeurs qui, pour des motifs économiques ou autres ou en raison de leurs affiliations politiques peuvent être influencés par l'idée de l'attribution qui sera faite de son vote.

La représentation proportionnelle enverra au Parlement une certaine proportion de chacun de ces groupes d'après leurs nombres dans le pays. Mais quand ils arriveront au Parlement, comment pourront-ils former un gouvernement qui sera en état de diriger la majorité de la Chambre et appliquer le système de gouvernement responsable comme il s'est développé avec la constitution britannique depuis l'époque de Charles I? Supposons que nous ayons cinq groupes différents dans cette Chambre. Permettez-moi de prendre le cas de la France où il y a sept ou huit groupes différents dont chacun base son existence politique sur certaines idées définies que les autres n'admettent pas. Une question est mise aux voix.

M. GOOD: Mon honorable ami était-il ici quand j'ai expliqué ce qui était arrivé en France durant les dernières quinze ou vingt années à propos de la formation des groupes?

M. LADNER: Malheureusement, je n'ai pas entendu l'honorable député. Mais j'ai eu l'avantage de lire "Modern Democracies" de lord Bryce, où l'aspect de la question est très habilement traité. La position prise par mon honorable ami n'intervient toutefois pas avec ma prétention parce que la France a une forme de gouvernement tout à fait différent de la nôtre. Le gouvernement français peut être battu à la chambre des députés et un nouveau cabinet peut être formé sans recourir à de nouvelles élections. D'après le système anglais, quand le gouvernement reçoit un vote contraire, il est tenu d'en appeler au peuple. (*Exclamations.*) Pourtant, c'est en substance l'opinion acceptée, bien que quelques provinces n'adoptent pas ce principe; elles modifient le système britannique mais elles pourraient le changer pour le pire.

Quiconque a pris la peine d'étudier l'histoire de notre Constitution, admettra qu'elle a été édifiée petit à petit sur des bases solides, non sur des théories, pour répondre aux conditions qui se sont succédées au cours d'une période d'environ neuf cents ans. C'est ainsi qu'on a établi un système qui rend le gouvernement responsable au peuple. Prenez les Etats-Unis, et que trouvons-nous dans ce pays? Durant la grande guerre, le président Wilson a adopté une politique impopulaire mais elle ne pouvait pas être changée parce qu'il était au pouvoir pour une période déterminée. Par la suite, sa politique a été jugée absolument contraire à l'opinion publique prédominante dans la république et il a été renversé du pouvoir. Mais que s'est-il passé dans l'intervalle? Il y a eu de la confusion dans la législation et dans la politique au sujet de la situation internationale. Le gouvernement ne pouvait agir et être certain de ses décisions en traitant avec les puissances étrangères, il fut obligé d'attendre l'expiration des quatre années du terme du président. Mais un changement est survenu et les Etats-Unis ont donné au monde la vraie politique nationale que le parti républicain a adopté maintenant.

Dans notre Parlement nous pourrions avoir cinq ou six groupes, comme j'allais le dire il y a un moment. Nous supposerons qu'un groupe est prohibitionniste, un autre est en faveur du contrôle par le Gouvernement, un troisième est indifférent à ces deux choses, mais il est en faveur de paver les rues par tout le pays ou quelque politique de ce genre. Par des manœuvres politiques, il est possible à un député d'inscrire une résolution au Feuilleton qui mettrait l'existence du ministère en jeu. Mais le représentant dans le cabinet d'un groupe dont l'intérêt comme groupe serait affecté ne pourrait pas considéré la question au point de vue du bien général, comme le pourrait un ministre qui partagerait la responsabilité avec le reste du cabinet. Afin de sauver son existence politique il lui faudrait adopter une politique absolument différente, sachant que le groupe qui l'a envoyé au Parlement l'en chassera s'il ne se conforme pas à ses idées régionales et étroites. Voilà, en pratique, l'application de la théorie de la représentation proportionnelle.

M. GOOD: Mon honorable ami a dit qu'il ne m'avait pas entendu discuter la question des groupes. Je lui demanderai s'il a entendu un mot de ce que j'ai dit?

M. LADNER: Si l'honorable député pose la question ainsi, je lui dirai que j'ai entendu très peu de chose de ce qu'il a dit et si je l'avais entendu, je ne pense pas que

mes idées auraient été modifiées par ses arguments après la lecture que j'ai faite des œuvres de lord Bryce et d'un grand nombre d'auteurs constitutionnels pendant les quinze dernières années.

J'ai quelque connaissance du sujet; j'en suis assez au courant, et il y a dans cette Chambre d'autres députés qui sont également bien renseignés sur cette question et peuvent la discuter à son mérite. Cependant, nous devons tenir compte d'un côté du problème qui n'est guère compliqué, à savoir que nous avons un système de gouvernement responsable sous le régime duquel tous les ministres sont responsables et solidaires les uns des autres. Du moment que le Parlement se divise en groupes et qu'un gouvernement est formé, quel est le résultat? Les membres du cabinet appartiendront aux divers groupes comme en France. Dans ce pays, les groupes s'unissent. Des personnages politiques influents s'unissent sous la direction d'un chef pour former un cabinet. Or, de quelle façon le système fonctionne-t-il? La France change de gouvernement à chaque mois pour ainsi dire; il est impossible d'avoir un cabinet stable. Les Français jouissent d'un système de gouvernement représentatif, mais lorsqu'un cabinet est battu ses membres ne vont pas se faire réélire. Or, quels résultats produirait un pareil régime dans notre pays? Le cabinet se compose de dix-sept ministres. Supposons que le parlement canadien se compose de huit différents groupes politiques et qu'un membre de chaque groupe soit appelé à faire partie du cabinet en raison de son allégeance à un programme particulier—la prohibition, pour ne citer qu'un exemple, ou n'importe quelle autre question—tandis que son habilité incontestable rend absolument nécessaire son entrée dans le cabinet. Du moment qu'il est ministre, sa responsabilité s'étend de son groupe particulier à tout le pays. Or, ce ministre peut se trouver à un moment donné en face d'une résolution portant sur la question qui intéresse particulièrement les membres du groupe auquel il appartient. Il peut arriver que ses adhérents décident que la résolution est contraire à l'intérêt général du pays et, qu'après mûre réflexion, il tire lui aussi la même conclusion. En pareille occurence, de deux choses l'une: ou le ministre doit assumer la responsabilité ministérielle et faire cause communes avec ses collègues, ou bien se suicider au point de vue politique en lâchant le groupe qui l'a porté au pouvoir. Avec le système de gouvernement par les groupes, vous détruisez les assises même du régime démocratique sur lequel reposent nos institutions parlementaires. C'est-à-dire le principe du gouvernement responsable. Avec le régime majoritaire, le gouvernement est en état d'appliquer sa politique.

M. EULER: Est-ce que le système des groupes n'existe pas à l'heure qu'il est dans le Parlement canadien?

M. LADNER: Les gouvernements forts n'existent plus dans les pays où prévaut le système des groupes. Les deux ne vont pas ensemble.

M. EULER: Y a-t-il quelque chose dans le régime actuel qui s'oppose à la formation des groupes dont le nombre peut se multiplier à l'infini?

M. LADNER: Il n'y a rien qui défende l'entrée d'un certain nombre de groupes au Parlement ni la formation du gouvernement par les représentants des diverses groupes. Mais, voici ce qui peut se produire avec ce régime: il peut se faire qu'un député ingénieux et retors propose une résolution contraire aux idées professées par tel ou tel groupe, dans l'unique but de mettre le caractère des ministres à l'épreuve et de se rendre compte si un ministre est prêt à juger d'une chose au point de vue général ou a protéger son existence politique en suivant les dictées du groupe particulier auquel il doit son élection.

M. EULER: Qu'est-ce qui pourrait empêcher la même situation de se produire, sous le régime qui est en vigueur à l'heure qu'il est?

M. LADNER: Pour la première fois depuis l'établissement de la Confédération, à mon avis, nous voyons fonctionner actuellement le système du gouvernement par les groupes, comme cela arriverait assez fréquemment sous le régime de la représentation proportionnelle. Or, si nous tenons compte des conséquences évidentes à l'heure qu'il est et dont nous avons eu un exemple, l'autre jour, à propos des crédits de la milice, qui oserait soutenir que le régime du gouvernement par groupes est dans l'intérêt public?

L'hon. T. A. CRERAR: Mon honorable ami de Brant (M. Good) a fait tout à l'heure un excellent exposé des avantages du système de la représentation proportionnelle, et surtout de la valeur du vote transférable dans les circonscriptions uninominales. L'honorable député, c'est évi-

dent, a étudié le sujet à fond et le Parlement à mon avis lui doit une dette de reconnaissance pour la masse de renseignements qu'il nous a fournis, quand bien même nous ne verrions pas du même œil que lui sur cette question. D'autre part, mon honorable ami de Brome (M. McMaster), qui a appuyé la motion, a lui aussi exposé d'une façon fort claire le fonctionnement du nouveau système électoral. Il est de notoriété publique que les réformes législatives que mentionnent les annales parlementaires de l'Angleterre ont toujours été lentes à se produire. Si nous étudions les différentes étapes du gouvernement responsable dans les Iles Britanniques—et somme toute, monsieur l'Orateur, il est admis par tout l'univers que c'est à peu près la meilleure forme de gouvernement qui existe ici-bas—nous nous rendons compte que les modifications qui y ont été apportées de temps à autre ont été adoptées à la suite d'une vive agitation et après de longues discussions.

En matière de gouvernement il est du caractère de la race anglo-saxonne de vouloir s'assurer de la valeur des changements qu'on lui propose, avant que ces changements ne soient absolument mis à effet. Le régime britannique que nous avons adopté au Canada repose sur un principe bien défini—le droit du peuple de se gouverner lui-même. Ce principe fut établi en Angleterre longtemps avant de l'être dans aucune autre partie du monde, à l'exception des Pays-Bas. Je ne me rappelle pas exactement la date où il fut mis en pratique dans les Pays-Bas, mais ce qui est certain, c'est que le gouvernement constitutionnel fut inauguré en Angleterre avant de l'être dans aucun autre grand pays. L'expérience que nous en avons faite au Canada a donné les meilleurs résultats; ce rouage assure, de la manière la plus exacte, l'expression de la volonté populaire, et c'est absolument ce qu'il faut, puisqu'il repose sur le droit du peuple de se gouverner lui-même. Je le répète, nous en obtenons, en pratique, les meilleurs résultats par la représentation la plus complète et la plus exacte de la volonté populaire. Il en est, comme par exemple l'honorable député (M. Ladner), qui pensent autrement, mais je persiste à croire qu'aux yeux de ceux qui auront étudié notre forme de gouvernement l'appréciation que je viens d'en donner paraîtra juste.

L'honorable député de Brome a cité Burke. Un des plus grands hommes d'Etat de son temps. Burke est peut-être celui qui a reconnu le plus clairement la justesse du

[L'hon. M. Crerar.]

principe que je viens d'énoncer. Quel est l'objet de la représentation proportionnelle? C'est d'assurer, en matière de gouvernement, une représentation aussi exacte que possible de la volonté populaire. Voilà tout son objet, voilà aussi tout l'objet et tout l'effet de l'application du système du vote alternatif ou, comme on l'appelle souvent, du système de vote transférable dans les circonscriptions uninominales. Ce mode, ce principe appliqué aux formes de gouvernement démocratique n'est pas nouveau, on en a fait l'expérience dans plusieurs pays, et même dans des pays anglo-saxons. L'honorable député de Brant (M. Good), l'a démontré—et je signale son discours à l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner) qui paraît ne pas avoir été présent lorsqu'il fut prononcé—non seulement le principe de la représentation proportionnelle n'est pas incompatible avec le régime démocratique, mais il s'y adapte fort bien, il est même essentiel à la perfection de son fonctionnement. Pour ne parler que des pays européens où il est mis en pratique depuis nombre d'années, je rappellerai qu'il a été adopté en Belgique, en Hollande, au Danemark, en Suède et en Suisse.

M. LADNER: Mon honorable ami ne reconnaît-il pas que notre constitution diffère des constitutions de ces pays-là? Ne pense-t-il pas qu'en adoptant la représentation proportionnelle nous modifierions notre propre Constitution de manière à la rendre semblable à celle de la France, où la durée des fonctions du chef de l'Etat est fixée à un terme défini?

L'hon. M. CRERAR: Non, je ne le pense pas du tout, et j'espère qu'avant de terminer, je pourrai convaincre mon honorable ami qu'il a tort. Dans ces pays où la représentation proportionnelle fut établie, le rouage du gouvernement diffère peut-être quelque peu du rouage de notre propre gouvernement, mais la forme repose sur le principe que le peuple a droit de se gouverner lui-même, et si le rouage destiné à donner effet à ce principe n'est pas tout à fait le même que chez nous, il n'est pas opposé au principe de la réforme que je suis à discuter. Je signalerai, en outre, que dans ces pays où la pratique en question existe depuis des années, il y a moins de trouble et l'idée démocratique, qui se traduit par le droit du peuple de se gouverner lui-même, s'affirme en toute liberté.

L'honorable député de Vancouver-Sud a proclamé avec véhémence que la représentation proportionnelle ne s'adapte pas à la forme de gouvernement britannique; ce-

pendant, il devra admettre avec moi que les possessions britanniques d'outre-mer sont dotées, en effet et en pratique, de la forme de gouvernement britannique dont il a parlé, et que dans quelques-unes, ce principe a été adopté; il l'a été, et avec grand succès, par rapport aux élections municipales en Angleterre. J'ajouterai qu'en prenant l'attitude qu'il a prise, l'honorable député de Vancouver-Sud ne se trouve pas en très bonne compagnie. Voici une brochurette de la *Proportional Representation Society* d'Angleterre, association formée il y a plusieurs années dans le but d'instruire le public du besoin et de la valeur de cette réforme.

Et quels noms trouve-t-on sur le rôle des membres de cette société? Les noms les plus en vue dans tous les partis politiques de la Grande-Bretagne. En ce temps-là — c'était en 1920 — le comte Grey était président, et le très honorable lord Balfour de Burleigh, le très honorable J. M. Barnes, et le très honorable lord Birkenhead étaient vice-présidents de la société — le député de Vancouver-Sud ne dira certainement pas que lord Birkenhead était un libéral, du moins, cette année-là. Le vicomte Burnham; le très honorable lord Robert Cecil, qui était l'un des piliers du parti tory en Grande-Bretagne; le très honorable sir Donald Maclean; le très honorable marquis de Lansdowne, qui était l'un des politiques éminents et qui nourrissait les doctrines politiques que mon honorable ami de Vancouver-Sud est apparemment fier de partager; le très honorable vicomte Milner, autre confédéré de l'honorable député, si je puis le désigner ainsi — d'un bout à l'autre de la liste, les hommes marquants de tous les partis en Grande-Bretagne ont donné leur appui à cette réforme et ont aidé à la faire prévaloir.

Me permettra-t-on de citer le témoignage de M. Asquith qui, on l'avouera généralement, est un politique anglais éminent. Peu de temps avant de démissionner comme premier ministre de la Grande-Bretagne, parlant du projet d'étudier cette réforme, M. Asquith disait:

> Quant au parlement qui se chargera de l'œuvre de reconstruction après la guerre, il est au plus haut point à désirer que vous établissiez un mode d'élection qui fera de ce parlement l'écho et l'interprète de l'opinion commune du pays, et qui donnera à ses arrêts une autorité morale qu'il ne saurait obtenir d'un collège électoral assemblé au hasard, improvisé et qui ne serait qu'un pis-aller. Que ceux d'entre nous que n'absorbe pas complètement la conduite de la guerre emploient leur temps durant ces trois mois à examiner si nous ne pourrions pas, du consentement général, élaborer un projet qui nous permettrait d'établir, après la guerre, un parlement qui, grâce à la composition du corps des électeurs et à la répartition de la puissance électorale, sera en état de bien accomplir ces tâches et de commander la confiance du public.

Un conseil de l'Orateur a été créé en Grande-Bretagne, en 1916. J'aperçois dans ce conseil des hommes marquants de la chambre des communes d'Angleterre, recrutés dans tous les partis politiques. Dans les diverses ébauches de réforme électorale qu'il a soumises aux communes d'Angleterre, ce conseil a précisément suggéré les changements que le député de Brant proposait cet après-midi à cette Chambre. Il disait que la représentation proportionnelle pourrait avantageusement être appliquée et que, dans les circonscriptions uninominales, le vote transférable pourrait aussi s'appliquer et servir au développement du système administratif en Grande-Bretagne.

Des députés s'imaginent probablement que cette réforme n'a jamais eu lieu au Canada. Au contraire, dans la province du Manitoba, la représentation proportionnelle a été adoptée par la ville de Winnipeg lors des dernières modifications de la loi électorale.

A la dernière élection provinciale au Manitoba, en 1920, la ville de Winnipeg formait une grande circonscription qui a élu dix représentants. Je ne retiendrai pas la Chambre en lui disant quels ont été les résultats de cette réforme, ou comment les citoyens de cette ville l'ont accueillie. Je ne citerai que l'opinion des chefs de la législature manitobaine au sujet des résultats de ce principe, tel qu'on l'a appliqué dans Winnipeg à la dernière élection provinciale. M. Thomas Johnson, qui était alors procureur général du Manitoba, a tenu ce langage:

> Je sens que je puis dire avec raison que je n'ai pas et que je n'ai jamais eu le moindre regret au sujet des efforts que j'ai moi-même déployés pour introduire cette réforme dans nos lois électorales. La représentation proportionnelle donne une législature véritablement plus représentative que celle que donnait le système des circonscriptions uninominales. Les électeurs de Winnipeg n'ont pas éprouvé plus de difficultés que d'ordinaire, et le comptage s'est effectué sans anicroche d'aucune sorte, malgré le grand nombre des candidats, quarante-et-un en tout.

M. Dixon, chef du groupe libéral à la législature a aussi fait l'éloge du système, et je veux, surtout pour renseigner le député de Vancouver-Sud (M. Ladner), citer l'oponion de M. W. J. Tupper, l'un des représentants conservateurs élus à Winnipeg et le fils du regretté sir Charles Tupper. M. Tupper a tenu ce langage:

> A mon avis, l'épreuve subie par la représentation proportionnelle, dans cette ville, pen-

dant la dernière élection provinciale, a bien réussi.

Si je comprends bien le système, il a pour objet la représentation de tous les partis selon leur force numérique. Le résultat de la dernière élection prouve que les minorités de la ville de Winnipeg ont obtenu une représentation proportionnée au nombre des électeurs qu'elles renfermaient. Toutefois, le système n'a pas favorisé les candidats indépendants, comme vous l'aurez remarqué.

Je puis dire que le succès de ce système dépend, il me semble, des capacités de ceux qui dirigent le dépouillement du scrutin. Dans cette province, nous avons eu l'heure d'avoir en tête des hommes d'une habileté exceptionnelle et le résultat doit sans doute leur être attribué dans une grande mesure.

Voici ce qu'avait à dire M. J. T. Haig, qui fut pendant plusieurs années le chef du parti conservateur à la législature du Manitoba:

A ce moment où je leur adresse la parole, je sens que le plus grand nombre de ceux qui m'accordent leur appui sont très satisfaits du fonctionnement du système... Tout bien considéré, il me semble que les députés élus représentent véritablement le vote proportionnel de la population, telle qu'elle était alors formée... Depuis la grève de l'an dernier, vous le savez, il s'est produit une situation difficile à Winnipeg; à mes yeux, tout ce qui est de nature à fournir aux divers éléments le moyen de faire connaître leur sentiment à la législature est chose excellente pour l'ensemble de la société... Je doute qu'un seul candidat eût pu se faire élire à la faveur de l'ancien système, et je suis sûr que le Gouvernement aurait pu faire élire un plus grand nombre de ses candidats au détriment du parti conservateur et du parti ouvrier, puisqu'il aurait été en son pouvoir de remanier la carte électorale et qu'il aurait eu soin, comme font d'ordinaire les gouvernements, d'en effectuer le remaniement de manière à favoriser l'élection de ses candidats. Le système actuel n'admet rien de semblable.

Et en d'autres observations, dont il n'est pas besoin de donner lecture, il conseille à la population manitobaine de se rallier à la représentation proportionnelle. Monsieur l'Orateur, ces opinions-là ont été énoncées par des hommes appartenant aux différents partis politiques du Manitoba, par des hommes qui diffèrent d'avis sur presque toutes les autres questions, mais, chose significative, s'accordent à reconnaître la valeur de la représentation proportionnelle telle qu'elle se pratique à Winnipeg.

Par son projet de résolution, mon honorable collègue de Brant (M. Good) vise plutôt à fixer l'attention sur le sujet; il conseille tout particulièrement de rendre le système applicable aux circonscriptions uninominales par l'emploi du vote transférable et de le mettre à l'essai en quelques circonscriptions urbaines à la prochaine élection. Il n'y a là-dedans rien de déraisonnable; et comme le projet repose sur un principe sain, je me plais à espérer que la

[L'hon. M. Crerar.]

Chambre l'agréera et qu'on le mettra en pratique à la prochaine élection générale.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, si l'on pouvait terminer cet après-midi l'examen du présent projet de résolution, il me semble que la Chambre s'en trouverait bien; c'est pourquoi je prends la parole en ce moment.

Qu'il me soit tout d'abord permis de féliciter l'auteur du projet (M. Good) de l'excellent discours qu'il a prononcé et du très limpide exposé qu'il a fait de cette si importante question. La résolution est entièrement d'accord avec ma manière de voir et, en tant que membre de la Chambre, il m'est agréable de faire savoir que je l'appuie telle qu'elle est conçue. En cette matière, le Gouvernement s'en rapportera au sentiment de la Chambre, et si cette dernière agrée le projet de résolution, le ministère fera tout son possible pour en réaliser l'objet lorsque les circonstances le permettront.

Etant donné le débat qui a eu lieu, je dois dire que je n'ai pas bien saisi ce que le représentant de Vancouver-Sud (M. Ladner) a dit des conséquences que l'adoption du projet de résolution pourrait avoir par rapport au gouvernement responsable. Dans le principe, le gouvernement responsable découle du parlement représentatif; or, toute mesure législative propre à rendre le Parlement plus véritablement représentatif tend nécessairement à accroître plutôt qu'à restreindre la responsabilité du Gouvernement.

M. LADNER: Mais le cabinet ne serait pas responsable envers le Parlement. Il faudrait assurément modifier les obligations et les fonctions du cabinet de telle sorte que, advenant un vote défavorable, il ne fût point obligé d'en appeler au peuple.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami ne me paraît pas bien saisir le sens de la résolution. La formation du ministère ne se ferait pas autrement qu'à l'heure actuelle: les membres en seraient choisis parmi un groupe de représentants du peuple possédant la confiance de la Chambre. Plus j'étudie la question, plus je suis convaincu, je l'avoue, que l'adoption du système que l'on propose ici tendra à restreindre plutôt qu'à accroître le nombre des groupes à la Chambre. Mon honorable ami suppose que le fait d'être inscrit sur une certaine liste assurera l'élection de tel ou tel candidat; le nouveau mode d'élection n'aboutirait pas à un résultat semblable. Un nombre quelconque de candidats pourraient bien briguer les suffrages de

certains éléments, mais cela ne veut pas dire qu'ils seraient élus. Advenant l'établissement du nouveau système, l'élection d'un candidat par les suffrages de la minorité des votants serait chose du passé; ne seraient déclarés élus à la Chambre que ceux-là qui auraient obtenu la majorité des suffrages donnés. Tel est mon avis. On propose l'adoption de ce système afin que la représentation soit fondée sur la majorité des suffrages, et c'est là la réforme dont le besoin se fait si fortement sentir.

Puisqu'on a cité Burke et d'illustres réformateur politiques, il ne sera sans doute permis de citer à mon tour ces paroles que Pym prononçait au temps de Charles 1er:

La meilleure forme de gouvernement est celle qui porte tous les citoyens à travailler au bien commun.

Je ne crois pas que cette maxime de gouvernement puisse être surpassée; un système de représentation qui sera une expression plus libre, plus complète, plus vraie de la volonté populaire de la part de toutes les classes du pays aide à obtenir cette forme de gouvernement.

Pour ces raisons, monsieur l'Orateur, je ne suis que trop heureux d'avoir cette occasion de contribuer à une réforme électorale de cette nature.

L'hon. CHARLES MARCIL: Monsieur l'Orateur, je reconnais que l'on a fait plusieurs bonnes observations, cet après-midi, au sujet de la représentation proportionnelle. Tous ces arguments, je les ai entendus, il y a treize ans, lorsque la question a été présentée par l'ancien député de Jacques-Cartier, l'honorable M. Monk. On nous a dit alors que ce système avait obtenu d'excellents résultats en Belgique, au Danemark et dans les Pays-Bas; qu'il avait été essayé dans divers pays européens, et ainsi de suite. Mais la Chambre ne s'est pas laissé convaincre, et elle a fait la sourde oreille à la proposition du député de Jacques-Cartier. Il n'en a plus été question depuis.

Il y a un point que je prie la Chambre de ne pas perdre de vue. Le Canada est une confédération; le Parlement représente les citoyens qui sont entrés dans cette confédération en vertu de certains principes définis, d'une certaine entente explicite. Il a été stipulé que la représentation de la province de Québec serait de tant, et que ce serait là la base de la représentation de toutes les autres parties du Dominion. Aujourd'hui, la province de Québec a l'impression que les autres provinces veulent lui imposer leurs vues sans que ses citoyens aient la liberté de manifester leur opinion.

A la dernière élection, ma majorité a été de près de 5,0000, bien que je me fusse absenté de ma circonscription quinze jours avant la votation. Sur 13,000 électeurs inscrits sur la liste, 6,000 n'ont pas voté. Les femmes ne se sont pas rendues aux bureaux du scrutin, sur les conseils venus de haut lieu. Les membres les plus éminents du clergé de la province de Québec doutent fort que le suffrage féminin soit dans l'intérêt de l'Etat. La législature a refusé l'intervention de ce suffrage dans les affaires provinciales. L'an dernier, la ville de Montréal, appelée à voter sur le choix d'un mode électoral de la municipalité, s'est déclarée contre la représentation proportionnelle par une majorité écrasante. J'esprime respectueusement l'avis que, en dépit de tout ce que l'on peut dire en faveur de la représentation proportionnelle dans les villes — cela ne s'applique pas aux districts ruraux — rien ne devrait être fait — et je serais obligé de voter contre la motion si elle était mise aux voix — qui lie la Chambre à ce principe, avant que la question n'ait été soigneusement étudiée et que les électeurs de la province de Québec n'aient eu l'occasion, par l'intermédiaire de leur législature ou autrement, d'approuver le principe en jeu.

Nous avons adopté cette méthode concernant certains autres projets importants qui ont été soumis à la Chambre, par exemple, la loi du repos dominical. Ce sont l'Ontario et l'Ouest qui se sont faits les champions de cette loi. L'observance du dimanche est envisagée par cette partie du pays et par les Provinces maritimes sous un autre angle que par la population de Québec. Le projet de loi a été amendé par le Sénat — comme il fut entendu — de façon qu'il ne pût être mis en vigueur dans la province de Québec sans l'assentiment du procureur général de cette province.

Les citoyens de Québec sont entrés dans la Confédération en vertu de certains principes déterminés, et ils ont toujours pensé qu'ils avaient droit d'être consultés au sujet de toute loi qui pouvait porter atteinte à ces principes. Je suis certainement opposé à une modification de la loi électorale de la province de Québec par l'innovation de la représentatiion proportionnelle, tant qu'elle n'aura pas été soumise au peuple de cette province et adoptée par l'Assemblée législative.

M. GOOD: L'honorable député sait-il que ma résolution ne demande pas l'appro-

bation du principe de la représentation proportionnelle par cette Chambre, mais seulement la création d'un ou plusieurs collèges plurinominaux pour en démontrer le fonctionnement?

L'hon. M. MARCIL: Voilà un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. Toronto est souvent mentionnée dans cette Chambre, et sir Wilfrid Laurier en a parlé, un jour, sur un ton de bonne humeur, comme d'une ville qui l'honorait et l'acclamait mais ne lui donnait jamais un vote. Si la représentation proportionnelle était adoptée à Toronto, elle pourrait fort bien fonctionner, parce que là comme à Winnipeg — cette dernière a déjà ce système — les citoyens sont en grande partie homogènes.

Cependant, généralement parlant, la cité de Montréal et la province de Québec, forment deux classes. Avec la confection des listes électorales, la taxation pour fins scolaires, etc., se groupe la population de langue anglaise, comprenant tous ceux qui ne parlent pas français, en d'autres termes, une combinaison contre les Canadiens français. J'ai l'intime conviction que les Canadiens français de Montréal se prononceraient à l'unanimité contre le principe de la représentation proportionnelle. Je crains que dans une grande ville comme Montréal, où la population tend à devenir de plus en plus cosmopolite, chaque nationalité exigerait d'être représentée sous un pareil régime. Nous verrions surgir une pléthose de candidateures motivées par l'intérêt de race, de sorte qu'à mon avis le nouveau régime serait encore pire que le système en vigueur à l'heure qu'il est. C'est pour cette raison que je m'oppose à l'adoption du principe de la représentation proportionnelle.

M. l'ORATEUR: La Chambre désire-t-elle adopter la motion?

M. McQUARRIE: Je propose le renvoi de la discussion.

L'hon. M. MARCIL: J'ai encore quelques observations à faire et je réclame le privilège de proposer le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée et la discussion est renvoyée à plus tard.)

La séance est levée à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Jeudi 11 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE

L'hon. A. K. MACLEAN (Halifax) présente le premier rapport du comité spécial chargé d'examiner la question du transport par les chemins de fer. Ce rapport recommande qu'il soit permis au comité de siéger pendant les séances de la Chambre, que les dépositions qu'il recueille soient imprimées de jour en jour, et que l'article 74 du règlement soit suspendu.

COMPAGNIE DE GAZ D'OTTAWA

M. McGIVERIN propose que le bill (n° 8) concernant la compagnie de gaz d'Ottawa soit retiré et que les frais et honoraires payés soient remboursés, moins les frais d'impression et de traduction, conformément à la recommandation contenue dans le troisième rapport du comité des bills privés.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être reçue que du consentement unanime. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

L'IMPÔT DE GUERRE SUR LES PROFITS D'AFFAIRES

M. GOOD demande:

1. Quel est le nombre total des déclarations que les contribuables ont faites aux termes de la loi de l'impôt sur les profits de guerre, depuis la mise en vigueur de cette loi?
2. Combien de déclarations semblables ont été faites chaque année depuis lors?
3. Combien de contribuables ont fait ces déclarations, sans cependant avoir été imposés jusqu'ici?
4. Combien de déclarations n'ont pas été suivies d'imposition chaque année?
5. Combien ont fait des déclarations, ont été imposés, et n'ont pas encore payé l'impôt?
6. Combien d'intérêt les impôts non répartis sur les déclarations fournies ont-ils fait perdre?
7. Combien d'impôts sera-t-il impossible de percevoir, vu la faillite ou la liquidation des compagnies ou corporations intéressées?
8. Des compagnies civilement instituées ont-elles obtenu des exemptions supplémentaires pour leur capital prévu dans la loi, c'est-à-dire la valeur du capital-actions, de la réserve inaltérée, et des restes ou profits accumulés;

et l'augmentation de leur capital aux fins de la présente loi fut-elle autorisée?

9. Dans l'affirmative, d'après quel principe et par quelle autorité?

10. Quant aux profits tirés des mines, quelle déduction a-t-on permise sur l'épuisement des mines?

11. Quant aux profits tirés des mines, s'est-il trouvé des cas où, en plus de l'exemption pour épuisement, on ait ajouté comme réserve une exemption sur la valeur de la mine?

12. Dans l'affirmative, combien de cas, quel était le total ajouté, et quelle différence cela fait-il dans la cote de l'impôt?

13. A-t-on permis des exemptions semblables pour l'épuisement et pour la valeur des terres à bois ou de la pâte de bois?

14. Dans l'affirmative, par quelle autorité?

15. D'autres complaisances ont-elle été accordées aux contribuables, en sus de l'acceptation de billets en paiement de l'impôt coté? Dans l'affirmative, lesquelles?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le ministre des Finances a appris que la communication de tous les renseignements demandés exigerait beaucoup de temps, une forte dépense pour les copistes, ce que l'honorable député ne voudrait pas, croit-il. Le ministre suggère à celui-ci, si la chose lui convient, de se rendre auprès du commissaire de l'impôt, M. R. W. Breadner, au ministère des Finances, et de discuter la question avec lui, en vue de circonscrire le champ des recherches de manière à ce que le département puisse fournir les renseignements que l'honorable député jugera les plus importants.

FEMMES MARIÉES À L'EMPLOI DU MINISTÈRE DES POSTES

M. FONTAINE demande:

1. Combien de femmes mariées travaillent avec leurs maris au département des Postes?

2. Quels appointements et gratifications reçoivent-elles?

3. La commission du service civil sait-elle que le mari et la femme sont employés dans le même service du département des Postes?

4. Dans l'affirmative, quels sont les appointements et les gratifications du mari et de la femme respectivement?

L'hon. A. B. COPP (au nom du directeur général des Postes):

1. Une.

2. Appointements, $1,000; gratification en 1921-22, $166.50. Pas de gratification, cette année.

3. Non. La commission du service civil a souvent rappelé au Gouvernement l'opportunité d'établir des règlements qui éloigneraient du service les femmes que leurs maris peuvent faire vivre, qui obligeraient les personnes du sexe à prendre leur retraite en se mariant et qui interdiraient la nomination de femmes mariées, sauf des cas exceptionnels et déterminés. En conséquence, le 18 juin 1920, le conseil a rendu un décret (C.P. 1303) approuvant les règlements suivants:

Dorénavant, nulle femme mariée dont le mari est vivant ne pourra entrer dans le service public.

Toutefois, lorsque la commission fera rapport que le nombre de commis d'expérience pour des travaux particuliers n'est pas suffisant pour répondre aux exigences du service public, une femme mariée pourra être approuvée comme surnuméraire.

De plus, lorsqu'une femme mariée pourra établir que son mari est incapable, par suite de maladie ou pour une autre cause, de contribuer à son entretien, cette femme pourra être employée à titre provisoire ou permanent.

Lorsque, de l'avis de la commission, il est opportun ou nécessaire et pour le plus grand bien du service public d'employer une femme mariée, ou le mari et la femme à la fois, cette femme mariée pourra recevoir de la commission un certificat lui permettant d'occuper un emploi à titre provisoire ou permanent.

Un autre décret du conseil, rendu le 12 mars 1921 (C.P. 517), porte:

Toute personne du sexe employée dans le service public, sera tenue de renoncer à son emploi, lors de son mariage.

4. Mari: appointements, $1,260, gratification, $297; femme: appointements, $1,000; gratification, $166.50.

COMMISSION DU RÉTABLISSEMENT DES SOLDATS

M. TOBIN demande:

1. Combien de personnes le Gouvernement emploie-t-il au bureau de la commission du rétablissement de soldats à Sherbrooke, ou au sujet de ce bureau?

2. Quels sont leurs noms?

3. Combien parlent et écrivent le français?

4. Quels sont leurs appointements?

5. Quand ont-ils été nommés?

6. Où demeuraient-ils avant leur nomination?

7. Qui a recommandé leur nomination?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des soldats):

1. Dix-sept.

2. Buckland, A. J., de Léseleuc, C., Dunn, Mlle M., Farnsworth, T. O., Honeyman, H. R., Hawker, Mlle S. L., Kees, Mlle V., Kerr, W., MacPherson, W. E. G., Matthews, G. D., McCallum, J. A., Palmer, Mlle M. G., Porter, H. G., Stewart, Mlle E. P., Smillie, Mlle C. L., Standish, C. G., Wymbs, A. D.

3. Quatre d'entre eux parlent et écrivent le français. Sur les treize autres, quatre ont une certaine connaissance de la conversation et de la correspondance françaises.

4. Voici quels sont les appointements annuels: Buckland, A. J., $1,920; de Léseleuc, C., $1,320; Dunn, Mlle M., $960; Farnsworth, T. O., $1,800; Honeyman, H. R. $1,800; Hawker, Mlle S. L., $900; Kees, Mlle V., $900; Kerr, W., $2,700; MacPherson, W. E. G., $2,100; Matthews, G. D., $1,800; McCallum, J. A., $1,920; Palmer, Mlle M. G., $960; Porter, H. G., $1,800; Stewart, Mlle E. P., $840; Smillie, Mlle C. L., $900; Standish, C. G., $2,100; Wymbs, A. D., $1,500.

5. Dates des diverses nominations du personnel de la commission d'établissement des soldats: Buckland, A. J., 31 mai 1920; de Léseleuc, C., 14 avril 1919; Dunn, Mlle M., 1er septembre 1921; Farnsworth, T. O., 21 avril 1919; Honeyman, H. R., 3 novembre 1919; Hawker, Mlle S. L., 17 décembre 1919; Kees, Mlle V., 22 septembre 1919; Kerr, W., 31 janvier 1919; MacPherson, W. E. G., 16 janvier 1920; Matthews, G. D., 15 novembre 1921; McCallum, J. A., 15 septembre 1919; Palmer, Mlle M. G., 1er octobre 1921; Porter, H. G., 17 septembre 1919; Stewart, Mlle E. P., 1er octobre 1921; Smillie, Mlle C. L., 25 août 1919; Standish, C. G., 24 juin 1919; Wymbs, A. D., 8 septembre 1919.

6. Buckland, A. J., Sainte-Anne-de-Bellevue (P.Q.); de Léseleuc, C., Montréal (P. Q.); Dunn, Mlle M., Sherbrooke (P.Q.); Farnsworth, T. O., Bulwer (P.Q.); Honeyman, H. R., Sherbrooke (P.Q.); Hawker, Mlle S. L., Sherbrooke (P.Q.); Kees, Mlle V., Sherbrooke (P.Q.); Kerr, W., Saint-Jean (N.-B.); MacPherson, W. E. G., Toronto (Ont.); Matthews, G. D., Québec (P.Q.); McCallum, J. A., Québec (P.Q.); Palmer, Mlle M. G., Sherbrooke (P.Q.); Porter, H. G., Sherbrooke (P.Q.); Stewart, Mlle E. P., Sherbrooke (P.Q.); Smillie, Mlle C. L., Sherbrooke (P.Q.); Standish, C. G., Québec (P.Q.); Wymbs, A. D., Ottawa (Ont.).

7. Buckland, A. J., H. Barton, professeur d'élevage, collège Macdonald; Arthur Jones, de Jones-Grant-Lunham, Montréal; Dr W. L. Shurtleff, C.R., Coaticook (P.Q.).

DeLeseluc, C., Bruce Campbell, alors surintendant de district, Montréal; W. R. Stevens, alors directeur d'enseignement agricole, Montréal (P.Q.).

Dunn, Mlle M., cap. F. G. Forster, alors surintendant de district, Sherbrook (P.Q.).

Farnsworth, T. O., E. A. Bailey, administrateur général provincial (P.Q.) de la Canadian Bank of Commerce; V. E. Moerith, du *Sherbrooke Daily Record*, F. R. Cromwell, de Cookshire (P.Q.).

Honeyman, H. R., B. B. Morrill, alors surintendant de district.

[L'hon. M. Béland.]

Hawker, Mlle S. L., B. B. Morrill, alors surintendant de district.

Kees, Mlle S., B. B. Morrill, alors surintendant de district.

Kerr, W., ancien surintendant de district, Saint-Jean (N.-B.); J. F. Tweedale, ministre de l'Agriculture (Nouveau-Brunswick), J. G. Robertson, alors surintendant d'établissement des soldats.

MacPherson, W. E. G., nommé par la commission du service civil.

Matthews, G. D., J. G. Carl Fraser B. S. A., ferme expérimentale, Ottawa; R. Summerly, professeur d'agriculture, collège MacDonald (P.Q.), N. D. MacKenzie, surintendant de la ferme expérimentale fédérale, Indian-Head (Sask.).

McCallum, J. A., major J. H. Roy, alors surintendant de district, Québec.

Palmer, Mlle G., P. Stewart, alors surintendant de district.

Porter, H. G., B. B. Morrill, alors surintendant de district.

Stewart, Mlle E. P., P. Stewart, alors surintendant de district.

Smillie, Mlle C. L., B. B. Morrill, alors surintendant de district.

Standish, C. G., C. M. Armstrong, 205 Beaver Hall Hill, Montréal, major J. H. Roy, alors surintendant de district, Québec.

Wymbs, A. D., nommé par la commission du service civil.

M. TOBIN demande:

1. Combien de traverses de voie ferrée le chemin de fer National-Canadien a-t-il achetées dans Québec depuis le 30 janvier 1921?

2. Quels sont les noms des particuliers de qui ces traverses ont été achetées, et les quantités dans chaque cas?

3. Quel prix a-t-on payé?

4. A quelle date le contrat a-t-il été adjugé?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer):

Nom	Date	Quantité	Prix		
			Traverses n° 1	Traverses n° 2	Traverse n° 3
		Traverses	c.	c.	c.
Viellet Bros	26 nov. 21	75,000	55	45	25
C. E. Fleming Tie & Lumber Co	26 nov. 21	125,000	70	60	35
International Land & Lumber Co. Ltd	26 nov. 21	75,000	60	50	30
Clifford Supply Co	26 nov. 21	75,000	55	45	25
C. Desrochers	26 nov. 21	10,000	55	45	25
J. A. Boulay	26 nov. 21	10,000	70	60	35
J. A. Turcotte	26 nov. 21	140,000	55	45	25
L. N. Huart	10 déc. 21	25,000	70	60	35
L. Nault	23 déc. 21	10,000	70	60	35
J. L. Mercier	16 jan. 22	1,000	60	50	30
J. A. Pelletier	21 déc. 21	2,000	60	50	30
C. Lavoie	2 déc. 21	1,000	60	50	30
Philippe Pitre	2 déc. 21	400	60	50	30
Alph. C. Roy	25 nov. 21	300	60	50	30
Total		549,700			

L'EXPORTATION DES LIQUEURS ALCOOLIQUES

M. MILLAR demande:

Est-il conforme aux statuts fédéraux que des particuliers ou corporations exploitent commercialement en Saskatchewan ce qu'on appelle ordinairement une maison d'exportation de spiritueux, dont les affaires consistent en tout ou en partie à importer des liqueurs alcooliques et à les exporter dans d'autres provinces du Canada ou aux Etats-Unis d'Amérique?

L'hon sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice): Cette question est du ressort des tribunaux de justice et dépend de l'interprétation de la Loi de l'Amérique britannique du Nord.

LE VIADUC DU BORD DE L'EAU À TORONTO

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait quelque chose relativement aux requêtes d'une députation des divers corps publics de Toronto — conseil municipal, commission du port, board of trade, conseil des métiers et du travail, et autres— qui s'est présentée au Gouvernement il y a quelques semaines, demandant la construction d'un viaduc pour la voie ferrée sur le front du port de Toronto, et l'exécution précise de la convention du viaduc (1913) qui pourvoit à l'élévation des voies en cet endroit?

2. Dans l'affirmative, qu'a-t-il fait?

3. Vu le manque de facilités terminales et les passages à niveau à l'endroit susdit, dont souffre le public, qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire en l'espèce?

L'hon. M. KENNEDY (ministre des Chemins de fer):

1. Les représentations faites par les commissions sont actuellement à l'étude.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

INTERPRÉTATION D'UN ARTICLE DU RÈGLEMENT

M. McQUARRIE demande:

1. Combien de fonctionnaires publics du Canada reçoivent huit cents dollars d'appointements annuels ou moins?

2. Combien reçoivent $960 ou moins?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Réservé comme ordre de dépôt.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je crois que le règlement concernant les questions réservées comme ordre de dépôts couvre les questions dont les réponses seraient trop longues et dont les frais d'impression seraient trop élevés. Quant à cette question-ci, la réponse à la première question pourrait être indiquée par un chiffre et la réponse à la seconde pourrait aussi être indiquée par un autre chiffre.

L'hon. MACKENZIE KING: J'appelerais l'attention de mon très honorable ami sur la seconde question demandant combien de fonctionnaires publics reçoivent $960 ou moins. C'est une question qui s'applique à presque tout le service civil dans le Dominion. Si nous permettons que cette question soit insérée dans le Feuilleton jusqu'à ce que nous ayons obtenu ce renseignement, elle pourrait y rester des semaines. Il est très vrai, comme le dit mon très honorable ami, que la réponse n'en serait pas très longue, mais il nous faudrait un temps assez considérable pour obtenir le renseignement désiré, et nous ne devrions pas laisser cette question dans le Feuilleton.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le règlement n'a pas pour objet d'éviter de le faire disparaître du Feuilleton. Son application ne concerne que les réponses trop longues. Cette question-ci est très courte, et il importe peu qu'elle reste au Feuilleton tout le temps de la session.

L'hon. M. FIELDING: Elle pourrait être courte, mais il faudrait peut-être beaucoup de temps pour obtenir le renseignement. Je crois que c'est là le motif réel de l'objection.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas là le motif. Il y a un règlement, il a été discuté au cours de la dernière session, et je crois qu'une résolution a été adoptée par le comité. Je me souviens— et je ne crois pas faire erreur—qu'elle ne mentionne qu'un seul point, la longueur d'une réponse, non pas le temps nécessaire pour l'obtenir—la longueur de la réponse et l'opportunité de son insertion dans le hansard.

L'hon. M. FIELDING: Autant que je me le rappelle, on n'a pas modifié cet article du règlement; il ne s'est agi que de l'insertion de longues réponses au hansard. Je crois que la meilleure façon de procéder serait de répondre aux questions qui n'exigent que peu de temps. S'il s'agit d'une question portant sur des renseignements qu'il faut recueillir par tout le Dominion, cela exigerait beaucoup de temps.

L'hon. M. LAPOINTE: Cet article du règlement veut qu'il appartienne à l'Orateur de décider si l'on doit ou non transformer une question en un ordre de dépôt de documents.

M. l'ORATEUR: Je disais que les raisons données par le premier ministre (l'hon. M. Mackenzie King) indiqueraient que la question devrait rester au Feuilleton à titre d'ordre de dépôt de documents, car je suppose que la réponse à la ques-

tion: "Combien de fonctionnaires publics du Canada reçoivent $800 d'appointements annuels ou moins", exigerait beaucoup de travail. Il me semble que la question embrasse un terrain très vaste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis d'avis que la question soit réservée jusqu'à ce que Votre Honneur ait le loisir de relire le règlement et de constater si cette décision porte sur autre chose que la question de la longueur de la réponse.

L'hon. MACKENZIE KING: Je renvoie mon très honorable ami au paragraphe 4 de l'article 37 du règlement qui stipule:

Si une question est telle qu'aux yeux du ministre, la réponse qu'il doit donner devrait être sous forme d'état ou relevé, et qu'il déclare qu'il n'a aucune objection à déposer cet état sur le bureau de la Chambre, sa déclaration, à moins d'un ordre contraire de la Chambre, est considérée comme un ordre de la Chambre à cet effet et est inscrite au procès-verbal comme tel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est certain. La question est de savoir quand il y a lieu d'user de discernement. M'est avis que c'est dans un seul cas.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre n'est pas tenu de répondre à la question au sujet de laquelle il ne possède pas le renseignement demandé. Supposons que le ministre ait répondu: "Le renseignement demandé exigerait beaucoup de temps et de recherche et pour cette raison, nous ne pouvons faire de réponse", cela ferait disparaître celle-ci du Feuilleton, mais le procédé ne serait guère courtois à l'égard de l'honorable député qui a demandé le renseignement.

M. l'ORATEUR. Je suis d'avis que la question n° 13 soit réservée jusqu'à demain.

LA ROUTE OTTAWA-PEMBROKE

M. GARLAND (Carleton) demande:

1. Le Gouvernement fédéral a-t-il payé une subvention sur le coût de la route provinciale Ottawa-Pembroke, entre Ottawa et Prescott?
2. A-t-on demandé des soumissions pour le terrassement de la partie de ce chemin entre Ottawa et South-March?
3. Dans l'affirmative, qui a soumissionné, et pour combien?
4. Quels ont été les soumissionnaires heureux, et quelle était leur soumission dans chaque cas?
5. A-t-on acheté des carrières dans cette partie du chemin susdit?
6. Dans l'affirmative, qui les a achetées et à quel prix dans chaque cas?
7. De qui ont-elles été achetées, et en quel endroit?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer): On n'a pas soumis à la commission des grandes routes fédérales de projet relatif à cette route. De son côté, la province d'Ontario n'a pas conclu d'entente à cet égard, d'après la loi concernant les grandes routes. C'est pour cela que le département des Chemins de fer et des Canaux ne possède aucun renseignement sur la question.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE 1911 À 1922

M. PREVOST demande:

Quelles ont été les importations et les exportations du Canada, chaque année, de 1911 à 1922 inclusivement?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes):

Année.	Importations destinées à la consommation.	Exportations.
1911.....	$ 451,745,108	$ 290,000,210
1912.....	521,448,309	307,716,151
1913.....	670,089,066	377,068,355
1914.....	618,457,144	455,437,224
1915.....	455,446,312	461,442,509
1916.....	507,817,159	779,300,070
1917.....	845,356,306	1,179,211,100
1918.....	962,543,746	1,586,169,792
1919.....	916,429,335	1,268,765,285
1920.....	1,064,528,123	1,286,658,709
1921.....	1,240,158,882	1,210,428,119
1922.....	747,762,984	753,927,009

BATEAU DE PASSAGE DE LA POINTE GATINEAU

M. FONTAINE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il demandé cette année des soumissions pour l'adjudication du privilège du service de passage entre Pointe-Gatineau, P.Q., et Rockliffe, Ont.?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le chiffre de chaque soumission?
3. A qui le privilège a-t-il été accordé, et pourquoi le soumissionnaire a-t-il été accepté?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Soumissions reçues de Louis Cousineau, $1,600, de Télesphore et François Saint-Jean, $862; de Jean Letang, $800; de Horace Séguin, $780 et de David Séguin, $505.

3. Le permis a été adjugé à celui dont la soumission représentait le montant le plus élevé.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENT

Par M. SPENCER:

1. Nombre d'acres de terres scolaires vendues en Saskatchewan, au Manitoba et en

Alberta, dans les quatre années 1918, 1919, 1920 et 1921.

2. Combien est dû sur ces ventes comme; (a) principal; (b) comme intérêt?

Par M. PREVOST:

1. Dans quels pays le Canada a-t-il des agent de commerce?

2. Quels sont ces agents, et quels appointements chacun d'eux reçoit-il?

DÉPÔT D'UN PROJET DE RÉSOLUTION RELATIF À LA MISE À LA RETRAITE DES FONCTIONNAIRES

L'hon. J. A. COPP (secrétaire d'Etat) propose que la Chambre se forme en comité général demain pour prendre en considération la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prolonger d'un an l'application de la loi statuant sur la mise à la retraite de certains membres du service public, chapitre 67 des statuts de 1920, modifiée par le chapitre 49 des statuts de 1921

—Le Gouverneur général, mis au fait de l'objet de cette résolution, la recommande à la considération de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

PROPOS ATTRIBUÉS AU GÉNÉRAL MACBRIEN

M. McMASTER: Avant d'aborder l'ordre du jour, je tiens à signaler à l'attention du Gouvernement et particulièrement du ministre de la Milice et de la Défense une question qui, du point de vue public, a une grande importance. On a attiré mon attention sur un article publié dans le *Ottawa Journal*, ce matin, sous le titre suivant:

Des députés qui font preuve d'ignorance au cours du débat sur la milice.

Cet article prête au général MacBrien les propos suivants:

Pendant qu'on examinait récemment les crédits, on a discuté la nécessité de l'instruction militaire. Ceux qui prétendent que cette instruction n'est pas nécessaire font tout simplement preuve d'ignorance.

Le *Citizen* rapporte à peu près les mêmes paroles. Je sais qu'il est très facile de mal interpréter certains propos, mais j'attire l'attention du ministre de la Milice sur le fait, afin qu'il s'enquiert auprès du personnage en question pour s'assurer si oui ou non il a bien prononcé les paroles qu'on lui prête. En effet, je prétends qu'il n'est pas plus à propos pour un général, chef de l'état-major, de faire des commentaires sur les débats de la Chambre, que cela ne le serait pour le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux de donner publiquement son opinion sur l'opportunité ou la non-opportunité d'achever le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense): Je n'ai pas lu l'article en question, et personne ne me l'a signalé. Je suis parfaitement d'accord avec ce que vient de dire l'honorable député de Brome (M. McMaster), mais il reste à savoir si le général a bien tenu les propos qu'on lui prête C'est un homme très prudent et je serais plutôt porté à croire qu'il discutait la chose d'une façon plus générale, voulant dire que peut-être les députés n'avaient pas fait beaucoup de cas de cette question d'entraînement militaire et qu'ils ne sont pas aussi en état de la juger que ne le seraient des gens versés en la matière. Toutefois, je vais m'en acquérir auprès du général et je le prierai de m'expliquer ce qu'il a dit.

DEUXIÈME LECTURE D'UN PROJET DE LOI TENDANT À MODIFIER LA LOI DES FAILLITES

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je prie la Chambre de vouloir bien aborder l'article 32 de l'ordre du jour, portant deuxième lecture d'un projet de loi (bill n° 56), tendant à modifier la loi des faillites. S'il n'y a aucune objection, on a l'intention de renvoyer ce bill au comité des banques et du commerce. Je propose que la Chambre aborde l'examen des bills et objets d'intérêt public.

(La motion est adoptée.)

M. ETHIER propose que le projet de loi (bill n° 56), tendant à modifier la loi des faillites soit lu une deuxième fois.

—Le bill a pour objet de modifier la Loi des faillites, en substituant les mots "district judiciaire" au mot "localité" dans le quatrième alinéa de l'article 4. Comme les deux projets de modification à la Loi des faillites, qui ont déjà été présentés ont été renvoyés au comité des banques et du commerce, j'ai pensé qu'il serait préférable d'en faire autant avec celui-ci avant d'en discuter le mérite, afin de les examiner tous ensemble. J'ai cru comprendre que le comité des banques et du commerce n'a pas eu de réunion depuis que lui ont été transmis les deux autres projets de modification; aussi les trois projets pourront être étudiés simultanément et cela nous fera gagner du temps. C'est pourquoi, après la seconde lecture de ce projet de loi, je demanderai son envoi au comité des banques et du commerce.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

Sur motion de M. Ethier, le bill est renvoyé au comité permanent des banques et du commerce.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre) propose que la Chambre passe à l'ordre du jour.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je propose que nous commencions par le budget supplémentaire de l'année fiscale terminée le 31 mars 1922. Il y a plusieurs crédits intéressant divers ministères et nous pourrions les prendre par ordre.

Frais d'administration:	
Impressions, réclames, inspection, messageries, montant supplémentaire	$25,000
Courtage sur l'achat d'amortissements—montant supplémentaire	3,900

L'hon. M. FIELDING: L'article touchant les fonds d'amortissement provient d'une augmentation dans les placements de ce genre. L'autre article, le plus élevé, représente surtout des frais de messageries pour l'expédition de l'or entre Ottawa et New-York. L'an dernier, le crédit pour les impressions, annonces, inspection et messageries se montait à $100,000 et, le 9 mai, nous avions dépensé $123,000. Comme les honorables députés le savent, j'ai expliqué cette affaire en traitant de l'article correspondant du budget principal.

(L'article est adopté.)

Ministère des Finances:	
Pour payer le traitement d'un secrétaire particulier du 26 janvier au 31 mars 1922, à raison de $3,360 l'an	$ 614.19
Pour payer les frais d'un commissaire du tarif à partir du 23 janvier 1922, au taux de $6,000 par an, sans égard et malgré les dispositions de la loi du service civil	1,129.03

L'hon. M. FIELDING: L'article qui se rapporte au secrétaire particulier est analogue à ceux qu'on trouve dans tous les comptes de tous les ministères pour pourvoir au salaire du secrétaire particulier jusqu'à la fin de l'année. Quant à l'autre article, voici l'explication. Un fonctionnaire qui a été employé 45 ans dans l'administration, surtout aux Douanes et aux Finances dans le service des douanes s'est retiré du service. On considérait ses services comme étant de la plus haute importance et, à ma demande, il a quitté sa retraite et est revenu au ministère des Finances, mais pour peu de temps, je le crains. Je propose qu'on le nomme commissaire du tarif aux appointements de $6,000 par an.

[M. Ethier.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant son retour, quel était le fonctionnaire correspondant, s'il y en avait un?

L'hon. M. FIELDING: Personne n'avait été nommé au poste spécial qu'on lui demande de remplir. Il s'était retiré et je l'ai découvert en Californie. C'est un monsieur dont les services sont inestimables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit de M. Russell?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est donc en réalité une nouvelle nomination?

L'hon. M. FIELDING: Oui, dans un sens. Il est rappelé au service et nous lui donnons un nouveau titre avec une augmentation de traitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment le ministre explique-t-il qu'il élude la loi du service civil par ce qu'on pourrait appeler une loi spéciale du Parlement?

L'hon. M. FIELDING: Mon prédécesseur et son prédécesseur au ministère ont dû tous les deux tourner la loi du service civil et j'ai été forcé d'avoir recours à la même méthode.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne me souviens pas des cas cités par l'honorable ministre. Craignait-il l'insuccès de M. Russell si l'on avait demandé des candidats comme cela se fait habituellement?

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'il est parfaitement possible que dans le cas où nous aurions employé la méthode ordinaire et où il y aurait eu un concours, la place aurait été donnée à l'individu qu'il ne fallait pas. Je n'hésite pas à dire que M. Russell est tout à fait apte à remplir le poste à cause de ses quarante-cinq ans d'expérience et il était parfaitement possible qu'un autre fut venu et ait été nommé parce qu'il eût mieux connu la nuance des cheveux de Jules César. En tout cas, mon prédécesseur et le sien ont cru bon de faire des nominations semblables dans l'administration et cela en dépit des dispositions de la loi du service civil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que le ministre ait tout à fait raison. La loi du service civil ne s'est jamais appliquée au service de l'impôt sur le revenu, mais elle s'applique au ministère des Finances et nous avons respecté la loi du service civil.

D'après l'argument du ministre on serait en droit d'abolir complètement la loi du

service civil et de retourner au régime du favoritisme.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas le loisir de discuter cette question à présent. Le département de l'impôt sur le revenu serait tombé sous l'application de la loi du service civil, si une mesure spéciale ne l'en avait exempté; c'est par une mesure semblable que j'ai soustrait la fonction de cet employé à l'autorité de la commission.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Notre collègue fait erreur. Le département de l'impôt sur le revenu n'a jamais relevé de la loi du service civil. C'est une administration qui était en formation à ce moment-là, et même l'organisation n'est peut-être pas encore terminée. On a pensé, comme dans le cas de quelques autres nouveaux services, qu'il valait mieux ne pas faire passer sous la loi du personnel une administration en voie d'organisation. Je ne crois pas que l'impôt sur le revenu ait à aucun moment dépendu de la commission du service civil, bien que, d'une façon générale, tout le ministère des Finances en dépendît.

L'hon. M. FIELDING: L'impôt sur le revenu n'a jamais relevé de la commission, pour la raison que mon prédécesseur a eu bien soin de prendre ses mesures en conséquence. Dans le budget de ce service il a expressément prévu que la loi du service civil ne lui serait pas applicable.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministère des Finances est dans son ensemble soumis à la loi du service civil; mais le ministre actuel a fait une exception pour le fonctionnaire qu'il a nommé.

L'hon. M. FIELDING: La nomination de n'importe quel fonctionnaire à Ottawa sera faite conformément à la loi du service civil, sauf exception approuvée par le Parlement. Je vous propose une de ces exceptions, comme cela est déjà arrivé en d'autres cas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proteste. Le ministre peut justifier sa conduite, mais non en invoquant les raisons qu'il nous donne. La loi sur le personnel devait s'appliquer à tous les services, sauf quelques-uns exemptés pour des raisons spéciales. Nous n'avons pas été au delà. Le ministre voudrait être autorisé par le Parlement à revenir en arrière. Il nous propose d'exempter expressément de l'application de la loi du service civil une certaine fonction, parce qu'il craint que le candidat désigné par la commission ne soit pas à la hauteur. Le ministre nous demande de rapporter en partie la loi du service civil.

L'hon. M. FIELDING: La loi sur le personnel est antérieure à celle qui a établi l'impôt sur le revenu. Au moment où cette dernière a été votée, tous les fonctionnaires concourant à son exécution auraient été choisis conformément aux exigences de la loi du service civil, sauf exception approuvée par le Parlement. La loi du service civil ne s'est jamais appliquée à ce département, parce que nos prédécesseurs en ont décidé ainsi. Je fais une exception aujourd'hui, mais nos prédécesseurs en ont fait des centaines.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'observation n'est pas juste. C'est un fait que le service de l'impôt sur le revenu, comme du reste le service de la restauration des démobilisés, ont été soustraits à l'application de la loi du service civil.

L'hon. M. FIELDING: La loi leur eut été appliquée, sans l'intervention de nos prédécesseurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces deux services n'ont à aucun moment dépendu de la commission du personnel, pour ce motif que les emplois étaient d'un caractère temporaire. Quelques-uns se sont prolongés, mais la plupart n'étaient pas considérés comme permanents. C'est pourquoi les nominations n'en furent point confiées à la commission.

Le ministre sollicite de nous aujourd'hui une mesure de réaction. Les motifs qu'il invoque pour sa justification pourraient aussi bien entraîner l'abrogation complète de la loi du service civil. Qu'il nous dise donc les raisons particulières qu'il a d'agir comme il le fait.

L'hon. M. FIELDING: La première, c'est que le candidat a quarante-cinq ans d'expérience dans l'administration et possède à un degré éminent toutes les aptitudes nécessaires pour tenir l'emploi. Je prie la Chambre de considérer ce fait comme une raison suffisante.

J'ajoute que si quelques services publics sont soustraits de l'application de la loi sur le personnel, c'est à la suite d'une proposition comme celle que j'émets en ce moment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Du tout.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami est absolument dans l'erreur. Toutefois, si nous sommes d'accord sur la conclusion, je ne discuterai pas avec lui

sur la méthode que nous employons pour y arriver.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons admettre qu'il y a une grande différence entre n'avoir jamais placé certains services sous le régime de la loi et chercher à faire une exception dans certains services qui sont déjà régis par la loi. Le ministre dit que l'exception est justifiée ici par le fait que M. Russell possède une grande expérience et se trouve d'après lui réunir les qualités éminentes pour l'emploi qui doit lui être confié. Je ne discute pas l'appréciation du ministre. Je connais M. Russell, mais je ne sache pas qu'il soit particulièrement compétent. En admettant que le jugement du ministre est exact, ne croit-il pas que la commission du service civil penserait la même chose? La longue expérience de M. Russell ne lui paraîtrait-elle pas absolument suffisante pour le nommer?

L'hon. M. FIELDING: Elle n'aurait pas le droit de la prendre en considération.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas le droit de tenir compte de son expérience.

L'hon. M. FIELDING: Pas dans un concours avec un autre candidat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit-il que la commission du service civil ne peut pas prendre en considération l'expérience d'un candidat en évaluant ses aptitudes?

L'hon. M. FIELDING: Pas dans un concours avec d'autres candidats.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais oui; dans un concours public, l'expérience du candidat dans ce cas l'aiderait, comme elle aiderait n'importe qui. La commission du service civil prend en considération l'expérience d'un candidat, en réalité elle agit pour chaque candidat. Ainsi, ce que fait le ministre revient à dire que la commission du service civil ne devrait tenir aucun compte de ce qui fait réellement un candidat compétent. S'il en est ainsi nous devrions pas avoir de concours du service civil.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mes honorables amis disent "très bien, très bien". Combien y en a-t-il qui n'ont pas dit exactement le contraire au cours des trois dernières sessions?

[L'hon. M. Fielding.]

M. DUFF: Oh! non; nous sommes très conséquents.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi du service civil a eu toute sorte de défenseurs de ce côté de la Chambre pendant les trois sessions dernières. Même si nous voulions référer à un comité la question de savoir s'il serait sage ou non de faire quelques exceptions, les honorables députés protesteraient avec indignation contre tout ce qui pourrait ramener au favoritisme. Mais maintenant, ce sont les avocats enthousiastes d'un tel procédé, parce qu'ils espèrent en récolter les avantages.

L'hon. M. FIELDING: L'argumentation de mon très honorable ami pèche par la base. Il ne s'agit pas dans ce crédit d'une nouvelle nomination. M. Russell a fait partie du service civil. L'ordre de sa mise à la retraite a été adopté mais il n'a pas pris sa retraite. Nous n'avions pas besoin de la commission du service civil pour faire entrer M. Russell dans le service, parce qu'il était déjà un employé civil. Tout ce que nous cherchons à faire ici, sous forme d'exception à la loi, c'est de lui accorder un traitement plus élevé que celui qu'il aurait obtenu avec la loi du service civil. Il n'a pas besoin de l'approbation de la commission du service civil parce qu'il appartenait au service civil. La mise à la retraite avait été approuvée mais elle n'était pas encore effective.

Le très hon. M. MEIGHEN: La commission du service civil n'a pas besoin de se prononcer sur ses aptitudes pour sa rentrée dans le service. En réalité elle ne l'a jamais fait car il était déjà dans le service. Cela paraît raisonnable. Mais pourquoi ne pas admettre sa juridiction quant au traitement?

L'hon. M. FIELDING: D'une façon générale, je suppose que nous devons accepter un principe général. Mais quand il s'agit de traitements, je prétends que la Chambre est un meilleur juge que la commission du service civil, et pour ce motif, estimant que c'est une bonne nomination, je demanderai à la Chambre de m'autoriser à payer l'augmentation de traitement. Sur cette question, je crois que la Chambre est un aussi bon juge, sinon meilleur que la commission du service civil, quel que soit mon respect pour son jugement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je regrette de n'être pas d'accord avec le ministre sur ce point. Si ce jugement est bon, alors le ministre n'a aucune raison de rester une

heure de plus sous la juridiction de la commission. Si nous sommes dans cette Chambre de meilleurs juges de ce qui est un juste salaire pour du travail fait que la commission du service civil, alors le principe fondamental de loi n'est ni juste ni pour le service intérieur ni pour le service extérieur. Je ne pense pas que la raison donnée par le ministre soit bonne.

M. SHAW: Le ministre a parlé d'un commissaire de l'impôt tandis que les observations du leader de l'opposition (M. Meighen) ont trait à un fonctionnaire de cette nature. Je remarque toutefois que le budget supplémentaire mentionne un commissaire du tarif.

L'hon. M. FIELDING: Si j'ai dit "commissaire de l'impôt", c'est par inadvertance. J'aurais dû dire un "commissaire du tarif".

M. SHAW: Quelles sont les fonctions d'un commissaire du tarif?

L'hon. M. FIELDING: Elles consistent à aider le ministre dans toutes les recherches concernant la question du tarif douanier, dont l'étude est entièrement confiée au ministre des finances. Or, le ministre, sans la moindre idée de vouloir déprécier ses propres moyens, est convaincu qu'il est loin d'être omniscient et qu'il a besoin de l'assistance. De plus, il croit que ce monsieur possède des aptitudes spéciales et qu'il est en mesure de l'aider.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'étais absent lorsque la question est venue sur le tapis pour la première fois; cependant, je crois me souvenir que M. Russell touchait autrefois un traitement de $3,900.

L'hon. M. FIELDING: C'est exact, je le crois.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Je crois me rappeler de plus que M. Russell, étant donné son grand âge et la nécessité de prendre un repos bien mérité, a demandé sa mise à la retraite; sur ses instances, nous lui avons accordé une pension annuelle de $2,700. Je désirerais donc savoir du ministre si la rentrée en fonctions de ce pensionnaire de l'Etat—il fut mis à la retraite à sa propre demande—signifie que le chiffre de la pension de $2,730 qu'il touche, sera augmenté plus tard en raison du traitement de $6,000 qu'on lui accorde à cette heure ou bien si mon honorable ami considère cette nomination provisoire et a l'intention de laisser la pension de M. Russell au chiffre de $2,730?

L'hon. M. FIELDING: Un ministre n'a pour ainsi dire rien à faire avec le chiffre de la pension d'un fonctionnaire, qui est fixé par le statut. Mon honorable ami affirme que M. Russell a été mis à la retraite à sa propre demande. J'espère que cette assertion est bien fondée. Cependant, ce fonctionnaire jouit encore d'une bonne santé et il est rentré au service du département sur mes propres instances. De fait, je considère que M. Russell est un fonctionnaire précieux—il est en mesure de rendre de meilleurs services qu'aucun des fonctionnaires plus jeunes que nous avons dans le département aujourd'hui. Je suis content qu'il soit disposé à rester au service du ministère plus longtemps qu'li n'en avait l'intention. Cependant, le jour où il décidera de prendre sa retraite, il recevra la pension à laquelle lui donne droit la loi des pensions de retraite, c'est-à-dire une pension basée sur la moyenne du traitement de ses trois dernières années au service du ministère des Finances, il aura évidemment droit à une pension plus élevée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il touchera une pension d'environ $4,300.

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Au lieu d'une pension de retraite de $2,730?

L'hon. M. FIELDING: Exactement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vu les circonstances exceptionnelles, nous devrions à mon sens considérer la rentrée de M. Russell comme une nomination spéciale qui est faite sur les instances du ministre, sans qu'elle contribue à augmenter le chiffre de la pension de retraite que touche ce fonctionnaire.

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, il serait nécessaire de modifier les dispositions de la loi des pensions de retraite; or, je n'ai pas du tout l'intention de modifier la loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Loin de moi l'idée de prétendre que j'ai fait une étude particulière des dispositions de la la loi en vigueur; cependant, j'incline à croire qu'un fonctionnaire qui rentre au service de l'Etat doit toucher automatiquement la même pension qui lui fut allouée en premier lieu lorsqu'il décide de reprendre sa retraite. Si non, je suis d'avis que l'augmentation du chiffre de la retraite constitue une sérieuse objection à la rentrée de M. Russell au service de l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: Nous devons nous conformer à la loi des pensions de retraite. Si le fonctionement de la loi est tel que mon très honorable ami le donne à entendre, je n'ai pas l'intention de la modifier; je crois toutefois qu'il fait erreur. Sinon, M. Russell devra agir en conséquence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous tournons dans un cercle vicieux. Pour moi, mes honorables amis ont raison tous les deux. Le chef de l'opposition a dans l'idée le cas d'un fonctionnaire qui est repris au service de l'Etat, après avoir obtenu la mise à la retraite. D'autre part, le ministre des Finances, discute le cas d'un fonctionnaire qui est encore au service de l'Etat, bien qu'il ait réclamé sa mise à la retraite; cependant il ne l'a pas encore obtenu et il touche encore le traitement attaché à ses fonctions. Dans les circonstances, il peut se faire que les choses se passent de la manière prévue par le ministre—c'est-à-dire que le fonctionnaire en question court la chance de voir augmenter sensiblement le chiffre de la pension de retraite qu'il touchera plus tard.

L'hon. M. FIELDING: Si, comme je l'espère, M. Russell continue de faire partie du service, sa rémunération devrait être égale à la moyenne du traitement qu'il a touché les trois dernières années, et je crois que, réflexion faite, mon honorable ami sera de cet avis.

L'hon. MACKENZIE KING: Connaissant tout le poids des responsabilités de l'honorable ministre des Finances, l'opposition ne trouve-t-elle pas que celui-ci a droit de venir demander au Parlement un crédit en faveur d'un fonctionnaire en qui il a grande confiance, et d'espérer obtenir ce crédit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Tous les ministres sont dans le même cas. La difficulté, c'est que nous ignorons jusqu'à quel point nous grevons le pays en adoptant ce crédit. S'il est vrai qu'en reprenant M. Russell pour quelque temps seulement et que, par suite, le chiffre de sa pension se trouve augmenté de $1,600 pour le reste de sa vie ou qu'il doive toucher $6,000 seulement pendant la durée de ses services temporaires, il faut que le comité le sache. En attendant, je suis porté à croire que l'une ou l'autre de ces alternatives ne saurait avoir pour effet d'obérer gravement le pays.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami étant avocat, il peut sans doute interpréter mieux que moi la loi des pensions. Si M. Russell continue de faire partie du service deux ans de plus—et c'est ce que j'espère—il aura droit, suivant moi, de bénéficier complètement de la loi des pensions, sinon il devra se contenter de ce à quoi il aura droit d'après l'interprétation de mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre étant beaucoup plus âgé que moi, son avis à cet égard devrait être meilleur que le mien.

L'hon. MACKENZIE KING: Qui l'aurait cru?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que le premier ministre n'a jamais attaché beaucoup d'importance à mes avis.

L'hon. M. LAPOINTE: Il semble y avoir réciprocité d'opinion à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi des pensions s'applique à un employé qui, après plusieurs années de service durant lesquelles il a payé un certain montant en vue d'une pension, prend sa retraite et peut compter sur un montant annuel équivalant à la moyenne des appointements qu'il a touchés les trois dernières années. Cette loi ne peut s'appliquer à un cas de la nature de celui dont il s'agit maintenant. Entré dans le service à de faibles appointements il y a quarante ans, M. Russell est parvenu à toucher un traitement de $4,000 puis il a demandé, comme il en avait le droit, une pension dont le chiffre serait basé sur la moyenne de ce qu'il aurait touché les trois dernières années, c'est-à-dire $2,700. Or, l'honorable ministre voudrait établir un traitement spécial au moyen d'une loi et permettre ainsi à M. Russell de toucher, pour le reste de sa vie, une pension dont le chiffre se trouverait basé sur ce traitement spécial, bien que ce fonctionnaire n'eût eu que trois ans de service. Certes, l'honorable ministre n'ira pas jusqu'à prétendre que tel ait jamais pu être l'objet de la loi des pensions?

L'hon. M. FIELDING: La loi parle par elle-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela peut valoir des milliers de dollars à M. Russell. L'honorable ministre dira-t-il que telle fut d'abord l'intention de la loi? Je suis informé que cette nouvelle disposition vaudra à ce fonctionnaire, pour le reste de sa vie, $4,300 au lieu de $2,700 par année. Si nous devons assumer l'obligation de lui assurer cette pension, faisons-le ouvertement, mais que le ministre ne vienne pas dire que telle a été l'intention de la loi des pensions.

L'hon. M. FIELDING: La loi dit que, advenant la retraite d'un employé, la pension qui lui est destinée est basée sur le nombre de ses années de service et sur la moyenne des appointements qu'il a touchés pendant les trois dernières années. Voilà ce que dit la loi; c'est ainsi que nous la comprenons par rapport au cas de M. Russell. Je ne puis croire qu'elle ait eu d'autre objet que celui que nous lui attribuons.

(L'article est adopté.)

Balance de frais judiciaires relativement à la loi de garantie du Canadian Northern, 1914, à l'acte de mortgage en fiducie du Grand-Tronc, et bail de la division de l'Est du Transcontinental-National, $13,154.03.

L'hon. M. FIELDING: Nous sommes informés que ces frais d'avocat furent encourus par rapport à certaines questions de chemin de fer sous le règne de l'ancien ministère. Le ministère de la Justice ayant déclaré qu'ils sont dus, nous demandons un crédit pour les payer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-être mon honorable ami fait-il erreur. Je crois qu'il s'agit ici d'une réclamation de vieille date, non reconnue par le ministère qui a précédé immédiatement celui-ci. Il me semble qu'elle se rattache à la législation de 1914.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami prétend que l'ancien gouvernement n'a pas admis le crédit, je le retirerai sur-le-champ. D'après les renseignements que j'ai, ces sommes sont destinées à des services relatifs à la loi de garantie du Nord-Canadien (1914).

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont ceux qui recevront l'argent?

L'hon. M. FIELDING: La succession de feu James Bicknell recevra, $11,404,73, moins l'acompte de $6,200, ce qui laisse une balance de $5,204.73. Messieurs Lewis et Smellie recevront, relativement à la loi de garantie du Nord-Canadien, $5,039 dollars, moins l'avance de $2,107, laissant une différence de $2,932. Au sujet de l'acte de garantie hypothécaire du Grand-Tronc-Pacifique, les mêmes personnes recevront $5,-017.30. Or, quant à ces opérations qui ont eu lieu en 1914, la dépense n'a guère pu être faite par le présent Gouvernement ou même par l'ancien ministère libéral.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me trouve quelque peu au courant de l'affaire dont parle le ministre. Les bureaux d'avocats qu'il mentionne ont été retenus en 1914, pour rendre certains services lors de la préparation des contrats hypothécaires ayant trait à la loi relative au Nord-Canadien et à la garantie de cette année-là. Ils ont présenté leurs mémoires de frais de la manière usuelle—je parle de l'étude de Bain, Bicknell et Compagnie, de Toronto, et de Lewis et Smellie, d'Ottawa. Ces mémoires ont été taxés par le ministère de la Justice de la façon ordinaire, et ils ont été payés à chaque année. Néanmoins, l'une et l'autre sont revenues à la charge et elles ont prétendu qu'elles n'avaient pas reçu assez, affirmant qu'elles n'accepteraient pas les mémoires taxés par le département de la Justice. Le gouvernement de ce temps-là et tous les gouvernements qui lui ont succédé ont affirmé que la règle devait être suivie et que les études dont il s'agit devaient s'y conformer. Si elles pouvaient démontrer qu'elles avaient rendu des services pour lesquels elles n'avaient pas présenté de mémoires, passe; mais, nous leur avons déclaré catégoriquement que le gouvernement devait respecter la décision du fonctionnaire du département de la Justice qui avait taxé les mémoires. Voilà l'attitude que l'ancien gouvernement avait prise; le ministère actuel en prend une et cède à leurs instances.

L'hon. M. FIELDING: Non, le présent ministère ne prend pas cette attitude-là. Je n'hésiterai pas un seul instant à retirer la demande.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose que le crédit soit retiré.

(Le crédit est retiré.)

Pour couvrir les articles non prévus, 1920-21, rapport de l'auditeur général, partie B, page 3, 1920-21, $544,009.25.

L'hon. M. FIELDING: Les différents départements reçoivent des lettres de crédit avec lesquelles ils font leurs opérations. Ils sont tenus de ne pas dépasser le total de ces lettres de crédit; mais ils dépensent parfois plus que la somme destinée à un service en particulier. A la fin de l'année, l'auteur général appelle l'attention sur ces dépassements de crédits dans son rapport, et il exige qu'ils soient approuvés par le Parlement. Le rapport de l'Auditeur général contient tous les détails. Je dois dire que j'ai toujours regretté l'ouverture d'un crédit comme celui-ci, parce que, si les départements étaient plus attentifs, ils s'en tiendraient rigoureusement à leurs lettres de crédit et ne dépasseraient pas la somme destinée à chaque service. Cependant, tant qu'ils ne dépassent pas le total de leurs lettres de crédit, ils semblent assurés que le parlement leur pardonnera un dépassement dans un service en particulier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je tombe parfaitement d'accord avec mon honorable ami. Voilà une affaire dont j'ai parlé plus d'une fois en cette enceinte. Elle semble prouver la futilité d'une vérification des dépenses faites, au lieu d'un examen des dépenses à faire, et elle démontre aussi qu'il est inutile de s'attendre que certaines gens se conforment aux ordonnances de la Chambre et ne dépassent pas les montants qu'elle leur accorde. Au point où en sont les choses, mon honorable ami a parfaitement raison; il n'y a pas autre chose à faire que de voter la somme.

(Le crédit est adopté.)

Administration civile—ministère de la Justice—appointements d'un secrétaire particulier adjoint du 29 décembre 1921, au 31 mars 1922, à $1,600 par année.. ..$	412 90
Dépense casuelle—crédit supplémentaire (mandat du Gouverneur général émis le premier décembre 1921)..	10,000 00
	$10,412 90

M. JOHNSON (Moosejaw): Est-ce un indice d'une nomination nouvelle? On le croirait, si l'on tient compte des dates.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Il y avait deux secrétaires dans mon département; l'un est passé dans un autre service et a été remplacé par un secrétaire adjoint. La dépense est réduite d'environ $1,500.

L'hon. M. CRERAR: Le ministre nous expliquera-t-il le mandat de $10,000 émis par le Gouverneur général et mentionné dans cet article du budget?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Cette somme est nécessaire par suite de l'augmentation des travaux et de l'accroissement des prix. Depuis quelques années notre crédit était insuffisant, et il fallait y ajouter un crédit supplémentaire. Les principales augmentations sont attribuables aux surnuméraires, aux frais de déplacement des employés et aux impressions.

M. HANSON: Si je saisis bien la pensée du ministre, cela veut dire que les employés du département dépassent la somme que la Chambre déclare suffisante pour la dépense casuelle et ce tous les ans. A mon avis, c'est là un état de chose blâmable que la Chambre ne devrait pas approuver, en se bornant à ouvrir ce crédit de 10,000 dollars.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Je dois dire que la plus grande partie de cette somme a été dépensée avant mon entrée au ministère. A l'avenir, je ferai de mon mieux pour limiter la dépense au montant accordé.

[L'hon. M. Fielding.]

M. GOOD: Si je comprends bien, l'argent est dépensé?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me rappelle qu'un mandat a été émis à ce sujet et que le département a alors expliqué qu'il avait fallu dépenser beaucoup plus qu'il s'y était attendu, à cause d'un décret de sursis sollicité, entre autres, par le chef du parti progressiste, décret qui n'a pas été accordé.

L'hon. M. CRERAR: Je serais bien aise que mon honorable ami expliquât de nouveau cet incident. Je n'ai saisi que la dernière partie de ses observations qui m'ont paru intéressantes.

M. CARMICHAEL: Y a-t-il des appointments sériés pour les sous-secrétaires particuliers? L'article précédent fixe ceux du sous-secrétaire particulier du Conseil privé à $3,000; dans ce cas-ci, les appointements sont de $1,600. Le chiffre dépend-il de la volonté du ministre, ou y a-t-il une règle fixe?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Il est fondé sur l'expérience de l'employé.

M. CARMICHAEL: Cependant, les appointements sont de $3,000, dans un cas, et de $1,600, dans l'autre.

L'hon. MACKENZIE KING: Quant à l'article précédent dont il s'agit, le sous-secrétaire est tenu de connaître le français et l'anglais. La durée de ses états de service et le fait qu'il est en état de se faire dicter et de lire des lettres en français et en anglais justifient la différence des appointements.

M. CARMICHAEL: C'est un avantage d'apprendre le français.

(Le crédit est adopté.)

Administration de la justice—dépenses diverses—crédit supplémentaire, $6,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: L'ouverture de ce crédit est rendue nécessaire par les dépenses causées par l'arrestation et le procès à Fort-Providence (T.N.-O.), et la pendaison du sauvage Lebeaux, déclaré coupable de meurtre. On a fait venir le juge et les fonctionnaires de l'Alberta, et l'on a pourvu à leurs frais d'entretien à Fort-Providence durant le procès. La dépense totale s'élèvera à près de dix mille dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi est-elle imputée sur le compte du dernier exercice?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Parce qu'elle a été faite l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais, si je comprends bien, le ministre déclare qu'elle sera payée à l'avenir.

L'hon. sir LOMER GOUIN: L'argent a été dépensé l'an dernier et nous en retardons le paiement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les dépenses ne sont pas encore payées?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Pas encore.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi donc les impute-t-on sur le compte du dernier exercice?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Parce que le procès a été instruit l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même si le procès a eu lieu l'an dernier, les montants payés cette année ne devraient-ils pas être imputés sur le budget du présent exercice? Ainsi, des crédits ouverts l'an dernier sont très souvent applicables à des services rendus cette année, bien qu'ils ne soient pas payables pendant le présent exercice. Le contraire ne devrait-il pas être vrai?

L'hon. sir LOMER GOUIN: On m'apprend que ce n'est pas l'usage. Le procès a été instruit l'an dernier, et il faut payer les frais sur le budget du dernier exercise.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les frais semblent très élevés. Je crains que les dépenses de l'an dernier ne soient augmentées par les extravagances de ces trois mois.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Il n'y a pas eu d'extravagences durant les trois mois mentionnés. Ce procès a eu lieu l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand les chiffres ont-ils été présentés et acceptés comme justes et raisonnables?

L'hon sir LOMER GOUIN: La plupart de ces comptes viennent du département de la gendarmerie à cheval. Ils ont été réglés récemment.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je pensais.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Mais le procès date de l'an dernier.

L'hon. M. LAPOINTE: Nous devons payer pour les extravagances passées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce dont je me plains, c'est de la facilité avec laquelle le Gouvernement accepte tous les comptes qui lui sont présentés.

(L'article est adopté.)

Pénitenciers—crédit supplémentaire (mandat du Gouverneur général du 22 février 1922), $150,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Voici l'explication que l'on m'a donnée de cet article:

Jusqu'au 22 courant, on a dépensé environ $50,000 de cette somme.

Le mandat était nécessaire pour les fins suivantes:

Somme déduite des crédits supplémentaires, mai 1921 .. .. ..$	54,000 00
Comptes reçus de l'acheteur, 1er juin 1921, imputables à l'exercice 1920-1921, et dont il n'avait pas fait rapport ou n'avait pas préparé de crédits..	11,971 41
Total reporté à l'exercice actuel$	65,971 41
Dépenses pour cellules temporaires, etc., dues au plus grand nombre des prisonniers, qui est de plus de 500 depuis le 1er avril 1921..	37,000 00
Balance requise pour l'entretien et la garde du plus grand nombre de prisonniers (dont il faut déduire $30,000 pour les officiers supplémentaires qui ont été employés mais auxquels il n'a pas été pourvu dans les crédits principaux de l'exercice courant)..	47,028 00
	$150,000 00

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette dépense est-elle entièrement due à l'augmentation du nombre des prisonniers?

L'hon. sir LOMER GOUIN: En partie. Elle s'explique aussi par les cellules temporaires et la nomination de nouveaux officiers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les autres dépenses seraient aussi également motivées par le plus grand nombre de prisonniers.

L'hon sir LOMER GOUIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand ces officiers ont-ils été nommés?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Je puis m'en informer si mon honorable ami le désire.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais à voir ces dates. Dans ce cas-ci, je vois que le mandat a été signé le 22 février de cette année. Les chèques sont-ils faits de telle façon que seul le paiement des services jusqu'au 31 mars est mis au compte de ce mandat, ou l'argent est-il disponible même après cette date?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Seulement jusqu'au 31 mars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-il exact que M. J. D. Adamson a été nommé juge de la cour du banc du roi du Manitoba?

L'hon sir LOMER GOUIN: Il a été nommé.

(L'article est adopté.)

Réglement des réclamations de guerre—crédit supplémentaire, $1,000.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Le crédit de $6,000 des subsides principaux est épuisé, et nous avons encore à régler quelques comptes en souffrance.

(L'article est adopté.)

Secrétaire d'Etat,—appointements d'un secrétaire particulier du secrétaire d'Etat, du 21 septembre 1921 au 21 novembre 1921, à $3,500 par année, et du 22 novembre 1921 au 28 décembre 1921, à la différence entre $2,460 et $3,500 par année, $697.31.

Dépenses casuelles,—crédit supplémentaire, $5,495.

L'hon. T. A. CRERAR: Pouvons-nous avoir quelques explications? Cet article semble différer des précédents de même nature.

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): Les $697 sont l'écart entre les appointements du secrétariat d'Etat avant le 31 septembre 1921. Lorsque le nouveau secrétaire d'Etat est arrivé au ministère, il a retenu les services d'un autre secrétaire, en lui donnant un traitement plus élevé, $3,500, et cette somme représente la différence entre les appointements de l'ancien secrétaire et ceux du secrétaire de mon prédécesseur durant le temps qu'il a été employé. L'un a été nommé à $2,400 et l'autre à $3,500.

L'hon. M. CRERAR: Y avait-il deux secrétaires?

M. DUFF: Qui était le secrétaire d'Etat?

L'hon. M. COPP: M. Monty. Lorsqu'il est entré en fonctions, il a employé un secrétaire à $3,500 par année. Le montant pourvu pour un secrétaire est de $2,400, et les $697.31 représentent l'écart entre le traitement de l'ancien secrétaire et celui du nouveau secrétaire, M. Mercure, $3,500.

M. GOOD: J'aimerais avoir une explication de la seconde partie du crédit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose que le ministre sait que M. Monty avait besoin d'un secrétaire qui comprit les deux langues, française et anglaise, et c'est là la véritable explication.

L'hon. M. COPP: Les dépenses pour 1921-22 ont été les suivantes: Aides aux écritures, $6,429.94; impression et papeterie, $11,800.00; loi des compagnies, $12,-800.94; divers, $5,220.08; total, $36,250.02.

[Le très hon. M. Meighen.]

Comme il y avait eu un malentendu au sujet du nombre d'exemplaires du rapport du secrétaire d'Etat, pour l'usage de la Chambre, nulle prévision n'a été incluse dans le budget de 1921-22, couvrant les frais d'impression des dits exemplaires du rapport. Ces frais ne s'élèvent pas tout à fait à $2,800. Il y avait aussi un crédit spécial d'un peu plus de $2,000 pour honoraires d'avocat, dans l'appel au Conseil privé, concernant la loi des compagnies, qui n'était pas prévu dans les prévisions principales, et cela représente le supplément de dépenses casuelles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle est la date de l'appel.

L'hon. M. COPP: La décision a été rendue le 25 février 1921, et la cause avait été entendue avant cette date.

Le crédit est adopté.

Dépenses résultant de la loi de naturalisation, 1914 et 1920,—supplément requis, $22,715.

L'hon. M. CRERAR: L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer ce crédit?

L'hon. M. COPP: Les investigations de la gendarmerie royale canadienne du Nord-Ouest ont duré depuis le mois de mai 1920, jusqu'au mois d'octobre 1921, et s'élèvent à $24,823.13, montant compris dans ce crédit.

L'hon. M. CRERAR: Quelle était la nature de ces investigations?

L'hon. M. COPP: Les certificats de naturalisation devaient être examinés par le gendarmerie royale avant d'être émis, et celle-ci en faisait rapport au ministère; puis, les certificats étaient émis d'après ces rapports.

L'hon M. CRERAR: Fait-on de même dans tous les cas où un certificat de naturalisation est demandé?

L'hon. M. COPP: Seulement lorsque le ministère le croit nécessaire. Lorsque ce n'est pas nécessaire, l'on émet les certificats sans investigations.

M. PARENT: Dans quelle partie du pays a-t-on fait ces investigations dans le passé?

L'hon. M. COPP: Dans toutes les parties du Canada. Lorsque les fonctionnaires du ministère ont quelque doute, et qu'ils jugent bon de faire une investigation dans une partie quelconque du Dominion, c'est la gendarmerie qui s'en occupe.

M. PARENT: Je n'ai pas très bien compris la réponse du ministre, mais, son

sous-ministre lui a évidemment dit que ces investigations avaient été faites dans le passé. Nous aimerions en connaître quelque chose

L'hon. M. COPP: Je dois dire que nous n'avons malheureusement pas les détails de chaque cas particulier, car chaque rapport dans un dossier particulier concerne un homme en particulier. Il y a eu quelque quinze ou vingt mille cas d'enquêtés, mais ils ont été classés dans des dossiers particuliers, et il m'est impossible d'en donner les détails à mon honorable ami, ni de les retracer.

L'hon. M. CRERAR: Vous ne voulez pas dire que ces dépenses couvrent de quinze à vingt mille cas?

L'hon. M. COPP: La dépense moyenne dans chaque cas est de 97 cents.

L'hon. M. CRERAR: Naturalisation peu coûteuse

M. GOOD: Pour quel motif le ministère envoie-t-il des inspecteurs pour ces investigations?

L'hon. M. COPP: Nous ne pourrions en dire le motif précis. Lorsque les fonctionnaires du ministère croient nécessaire de faire une investigation avant d'émettre ou de refuser un certificat, cette investigation a lieu, et le rapport en est fait aux fonctionnaires, qui le transmettent au ministère.

M. CAMPBELL: Une bonne partie du travail s'est fait dans les provinces du Nord-Ouest, ce dont j'ai pu me rendre compte par moi-même, puisque j'y étais intéressé. Je n'ai pas de reproche particulier à faire contre le système. La gendarmerie à cheval est très efficace, elle se rend jusqu'aux demeures de ces gens pour en faire l'inspection et pour constater si les enfants fréquentent l'école. Elle remplit d'autres devoirs semblables et se basant sur les faits constatés, fait rapport si ces gens sont désirables ou non.

(Le crédit est adopté.)

Règlement des réclamations de guerre,— Secrétariat d'Etat. — Crédit supplémentaire, $10,000.

L'hon. M. CRERAR: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer ce crédit?

L'hon. M. COPP: Ce crédit nous permettra d'acquitter les dépenses d'office de liquidation concernant les biens des ennemis durant la guerre. Cet office fait maintenant partie du département de la secrétairie d'Etat. Le montant de $50,000 voté, l'an dernier, n'a pas suffi. Le crédit demandé l'an dernier n'était qu'une conjecture, car il était impossible de se former une idée exacte du coût de ce service.

L'hon. M. CRERAR: Quel est le montant total de la valeur des biens ennemis détenus par le département?

L'hon. M. COPP: Il serait impossible de le dire exactement, car il dépendrait de la valeur qu'on pourrait attribuer aux biens ennemis et du prix que leur vente rapporterait. Nous détenons une grande quantité de ces biens dont on n'a pas encore estimé la valeur et qu'on n'a pas encore vendus.

L'hon. M. CRERAR: Dois-je comprendre qu'on n'a pas encore estimé la valeur de tous ces biens?

L'hon. M. COPP: Ce serait, je le répète une estimation superficielle. J'ignore si l'on a fait l'estimation d'une partie considérable de ces biens. On m'informe que l'estimation première représentait 30 millions de dollars environ; mais une nouvelle estimation devenu nécessaire, parce qu'après une enquête approfondie, on a dû rendre une certaine partie de ces biens, on fixe maintenant la valeur à 20 millions de dollars.

L'hon. M. CRERAR: N'a-t-on rien exigé pour l'administration de ces biens?

L'hon. M. COPP: Les frais d'administration de ces biens sont toujours acquittés sur ces derniers, sauf que l'on impute sur le revenu ordinaire du pays le coût de l'office de liquidation.

M. MACLEAN (York-Sud): A-t-on confisqué quelques actions des chemins de fer Pacifique-Canadien et, dans l'affirmation, combien?

L'hon. M. COPP: 140,000 actions du capital-action du Pacifique-Canadien sont actuellement entre les mains du directeur de la liquidation.

M. MACLEAN (York-Sud): Quelle est l'intention du Gouvernement à leur propos? Est-ce à une cour de justice ou à quelque légiste de l'Etat à décider si ces biens doivent rester entre les mains du liquidateur ou retourner à quelqu'un?

L'hon. M. COPP: Cette question est à l'étude et sa solution exigera quelque temps de sorte qu'il me faut attendre avant d'être en état de donner à mon honorable ami une réponse formelle.

M. MACLEAN (York-Sud): Le comité n'y gagnerait-il pas à avoir des dé-

tails surtout au sujet de biens qui se rattachent à une entreprise de l'importance du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. COPP: Nous sommes prêts à donner tous les détails. Mon honorable ami est parfaitement libre de s'adresser au département et d'y recueillir tous les renseignements relatifs à cette question, ou je serai heureux de communiquer à la Chambre tout renseignement qu'il peut désirer. Nous n'avons ces biens qu'au titre de détenteur, en attendant qu'il soit décidé qui en sont les propriétaires.

L'hon. M. CRERAR: Ne détient-on pas ces biens en garantie des dommages que nous reclamons à nos anciens ennemis, en vertu du traité de paix?

L'hon. M. COPP: Cela se peut, en vertu du traité de paix, mais on n'a pas encore décidé s'il en sera ainsi.

L'hon. M. CRERAR: A qui incombe de décider la question?

L'hon. M. COPP: Je suppose que cette décision relèvera des gouvernements des différents pays qui ont participé au traité et qui sont intéressés. La question n'a pas encore été décidée. Je crois que le Gouvernement a demandé que l'on présente les reclamations de cette nature, mais la question de savoir ce qu'il adviendra de ces reclamations n'a pas encore été décidée.

M. MACLEAN (York): A combien s'élèvent en chiffres ronds les réclamations des citoyens canadiens contre l'étranger? Ce fonds protégera-t-il les créanciers canadiens?

L'hon. M. COPP: Je suis informé que les réclamations s'élèvent à environ $23,500,000.

M. MACLEAN (York): A-t-on réglé quelques-uns des créanciers canadiens à même les fonds qui sont entre les mains du Gouvernement?

L'hon. M. COPP: Aucun règlement à compte des réparations n'a encore été effectué.

M. MACLEAN (York): Ce n'est peut-être pas des réparations. Les créanciers canadiens ont déposé leurs réclamations et le Gouvernement a entre les mains certains biens. A-t-on pris des mesures pour protéger ces créanciers en vendant ou employant ces biens étrangers pour le remboursement des créances?

L'hon. M. COPP: Les créanciers sont remboursés aussitôt que le règlement est effectué entre les offices de liquidation des deux pays. Il y a assurément certaines réclamations qui ont déjà été réglées et payées; les autres le seront aussitôt que les offices de liquidation auront effectué le règlement.

M. ANDERSON: A-t-on fait quelque chose relativement aux réclamations contre la Russie?

L'hon. M. COPP: Pas encore.

(L'article est adopté.)

Département des archives publiques.—crédit supplémentaire pour dépenses casuelles, $8,070.67.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que signifie cet article?

L'hon. M. COPP: Il s'agit principalement de travaux d'impression faits pour le compte du service des archives au cours de l'année passée.

(L'article est adopté.)

Divers.—Archives publiques.—Crédit complémentaire, $7,600.

L'hon. M. CRERAR: A quoi cet argent est-il destiné?

L'hon. M. COPP: C'est pour l'achat de certains documents en Angleterre, achat qui a été autorisé il y a un an par le premier ministre. On avait autorisé une dépense de $20,000 pour l'achat de ce qu'on appelle la collection Monckton.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne me rappelle rien.

L'hon. M. COPP: On avait accordé un crédit de $20,000 qui n'a pas été complètement épuisé.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'était-ce pas inclus dans le budget de l'an dernier?

L'hon. M. COPP: L'autorisation a été donnée après la session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé?

L'hon. M. COPP: Environ $3,000.

L'hon. M. CRERAR: Quels sont ces documents?

L'hon. M. COPP: Ce sont des documents d'une grande valeur historique qui se rapportent à Robert Monckton, autrefois gouverneur de la Nouvelle-Ecosse. Le reliquat de la somme a été employé à l'achat d'autres manuscrits et livres en Angleterre, lesquels sont maintenant dans nos archives. Les députés peuvent les consulter quand bon leur semble.

(L'article est adopté.)

Enquête sur le contrôle du papier.—Paiement d'une balance de $200 à chacun des trois commissaires, $600.

L'hon. M. FIELDING: C'est-à-dire $200 à chacun des trois juges dont je ne connais pas les noms, pour services rendus dans l'enquête sur le contrôle du papier.

L'hon. M. CRERAR: Cet item date de longtemps.

L'hon. M. FIELDING: Il a été reconnu par décret ministériel en date du 26 octobre 1920.

L'hon. M. CRERAR: Et l'argent n'a pas encore été versé?

L'hon. M. FIELDING: Je suppose que non. Dans tous les cas, on ne doit pas le verser avant d'y avoir été autorisé par le Parlement.

(Le crédit est adopté.)

Crédit pour dépenses de la convention impériale des instituteurs à Toronto, été de 1921, $1,500.

L'hon. M. FIELDING: Le Dr James L. Hughes, de Toronto, au nom de l'Association des instituteurs nous a déclaré que l'ancien premier ministre lui avait promis cette aide et nous demandons ce crédit pour faire honneur à l'engagement pris par le très honorable député.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'on exagère un peu. Je ne me rappelle pas avoir eu une conversation avec le Dr Hughes au cours de laquelle je lui aurais fait entrevoir qu'une subvention serait accordée et que je communiquerais la chose à mes collègues. Je n'ai aucune objection à ce qu'on vote la somme en question, mais je n'ai jamais pris un engagement de la sorte. Toutefois il est très juste d'accorder cette subvention.

L'hon. M. FIELDING: Désirant voir les choses faites régulièrement, j'ai demandé des preuves et on a produit cette lettre de mon très honorable ami où il donne l'assurance—c'est du moins ainsi que j'appellerais cela—qu'on aidera jusqu'à concurrence de $1.500. Par conséquent, prenant pour acquis l'exactitude de ce qui était représenté, nous avions mis cet article dans les estimations.

Le très hon. M. MEIGHEN: La lettre que j'ai écrite corrobore absolument ce que j'ai dit.

L'hon. MACKENZIE KING: Il serait préférable que je lise la lettre:

Ottawa, 30 août 1921.

Cher docteur Hughes,

Je regrette beaucoup que la vôtre du 11 courant ait été égarée. Comme je l'expliquais dans ma précédente lettre, ce n'est pas l'habitude, et je pourrais dire qu'il n'y a pas de précédents, d'accorder des octrois aux conventions d'éducation. Cependant, les circonstances qui accompagnent la vôtre sont peut-être exceptionnelles. Nous ne saurions accorder un octroi à présent, mais je demanderai qu'il soit inscrit aux estimations pour la prochaine session et bien que je ne puisse promettre qu'il passera et sera soumis au Parlement. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

. . . je suis convaincu que je pourrai le recommander consciencieusement à mes collègues. Je ne recommanderai pas plus que $1,500 tout au plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande à ce qu'on compare ceci à ce que j'ai dit de mémoire, il y a quelques instants, et je ne crois qu'une lettre de ce genre est un engagement.

L'hon. M. FIELDING: Mon très honorable ami vient de dire qu'il n'avait pas pris d'engagement. Pour ma part, je crois qu'un lettre de ce genre est un engagement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas entrepris de faire payer quoi que ce soit. J'ai dit que je soumettrais la question à mes collègues.

L'hon. M. BUREAU: On pourrait appeler cela un engagement diplomatique.

L'hon. M. FIELDING: Je ne me plains pas du tout du fait que mon très honorable ami ait pris cet engagement et nous ne sommes que trop heureux de l'honorer.

(L'article est adopté).

Ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur.—Pour payer les appointements d'un secrétaire particulier du 1er janvier 1922 au 31 mars 1922, à $3,360 par an, $840.

L'hon. M. CRERAR: Expliquez-vous.

L'hon. M. BUREAU: Le crédit s'explique de lui-même. Je ne pense pas que mon honorable ami veuille me faire croire qu'il ne le comprend pas et c'est pourquoi il ne m'est pas venu à l'idée de l'expliquer.

(L'article est adopté.)

Douanes et Revenu de l'intérieur,—divers—impressions, papeterie et publications pour le service du Revenu de l'intérieur pendant l'année fiscale 1920-21, $51,017.26. Gratification à James Connor, ancien officier de Douanes à Snow-Flake, Man., $125.

M. PARENT: Où ces impressions ont-elles été faites et à quelle compagnie ou particulier les a-t-on données?

L'hon. M. BUREAU: C'est un renseignement que je ne suis pas en mesure de donner. Ces comptes ont été laissés à l'époque où l'on a réorganisé les ministères. Douanes et du Revenu de l'Intérieur. La

nomination des divers fonctionnaires d'un ministère à l'autre ne s'est pas faite assez vite. Les fonds ont été votés l'an dernier, mais l'entrée fiscale s'est terminée avant que ces comptes fussent vérifiés et approuvés et nous avons dû, par conséquent, demander qu'on vote le crédit de nouveau. Je crois que les impressions ont été faites au bureau du gouvernement.

M. BROWN: Quelle est cette gratification à James Connor?

L'hon. M. BUREAU: Il a été avisé de sa démission trois jours après avoir été renvoyé, c'était le 1er octobre 1918, je crois.

M. McMASTER: Pourquoi n'est-il pas parti s'il savait qu'il partait?

L'hon. M. BUREAU: Il n'a été informé de son renvoi que trois jours après la date fixée.

M. BROWN: Combien de temps Connor a-t-il été au service et quelles ont été les circonstances de son renvoi.

L'hon. M. BUREAU: Il était à Snow-Flake et on s'est dispensé de ses services le 1er octobre 1918, mais il n'en a été avisé que trois jours plus tard et il a réclamé une compensation. Cette affaire a été soumise à la Chambre par M. Richardson en 1920, comme en le verra à la page 2590 du hansard de cette année-là, et on a décidé de faire une enquête au sujet de son renvoi. Celle-ci a été dirigée par M. Stevenson, inspecteur en chef du bureau des Bois de la couronne, qui a recommandé qu'on lui accorde une gratification de deux mois de salaire, soit $125, en vue des bons services que cet homme avait donnés. Cette recommandation a été approuvée par le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur à cette époque.

M. BROWN: L'échange de notes indique-t-elle la cause de sa destitution?

L'hon M. BUREAU: C'est possible, mais je n'ai pas ici les lettres échangées. Si notre collègue veut prendre connaissance de la correspondance, il n'a qu'à insérer une demande au Feuilleton, et je la ferai déposer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On nous cite différentes raisons pour justifier les crédits complémentaires. Le ministre des Douanes nous en a données pour celui-ci. Il déclare qu'il y a eu des retards dans l'organisation du département, que les fonds avaient été votés mais qu'on n'a pas pu verser les sommes, parce que les factures n'avaient pas été vérifiées et approuvées avant la fin de l'exercice. Ces crédits sont rendus nécessaires non par la faute des administrations à cause d'oublis ou de retards, mais par suite d'omissions dans le budget principal de l'exercice commencé. Le crédit en discussion est de ceux-là et n'aurait pas dû entrer dans le budget des crédits complémentaires. Le ministre sera de mon avis.

L'hon. M. BUREAU: Je considère que les obligations contractées au cours de l'année écoulée ne doivent pas figurer dans le budget principal de l'exercice commencé, mais rentrent dans la catégorie des crédits complémentaires. D'après l'explication des fonctionnaires, on n'a pas manqué de fonds, mais la réorganisation des services ayant tardé on n'a pu vérifier et faire approuver à temps ces divers comptes avant l'expiration de l'exercice 1920-21. Il devenait nécessaire d'obtenir du Parlement une nouvelle autorisation de payer. L'inscription aux crédits complémentaires de cet exercice est, je crois, absolument justifiée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'avoue qu'il n'est pas toujours facile de faire la distinction entre un crédit qui doit être inscrit au budget principal et un autre qui appartient aux crédits supplémentaires; il convient pour cette raison, de rendre justice à l'effort des ministres qui veulent faire table rase des dettes de leurs prédécesseurs.

L'hon. M. FIELDING: N'avons-nous pas raison?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans la généralité des cas, oui; mais pas dans tous. Quel principe suivons-nous? Ces crédits complémentaires du budget de l'exercice écoulé sont justifiés par l'absence de prévisions dans le budget principal de cette année. En ce qui concerne les crédits en discussion, nous savons que le Parlement y avait déjà pourvu. Dans ces conditions, les ministres vont-ils nous soutenir que l'inscription des crédits dépend de la date à laquelle ils deviendront utiles? Ils ne veulent s'engager en aucune façon. Ainsi, le crédit de la conférence de Gênes, qui s'est ouverte après le 31 mars dernier, est porté aux crédits complémentaires de l'exercice écoulé. Il ne faudrait pourtant point que les ministre se passent la fantaisie d'inscrire les dépenses administratives au budget de l'exercice en cours ou du précédent, selon qu'ils le jugent plus commode.

L'hon. M. BUREAU: L'honorable député a une objection contre ce crédit?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui.

L'hon. M. BUREAU: Comment y pourvoirait-il?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Par une allocation inscrite au budget principal.

L'hon. M. BUREAU: Pour une dépense contractée l'année dernière?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vous avez laissé périmer le crédit qui avait été ouvert.

L'hon. M. BUREAU: Mais alors quelle est l'utilité des crédits complémentaires?

L'hon. M. CRERAR: Je ne puis approuver l'attitude de l'ex-ministre des Finances (M. Drayton) sur cette question. Tout engagement de dépenses contracté au cours d'un exercice devrait être inscrit au budget de cet exercice et non pas reporté à l'exercice subséquent. Cette politique, si elle était adoptée, aurait ses dangers.

L'hon. M. FIELDING: Il est clair que que toute dépense doit être prévue dans le budget de l'exercice durant lequel elle a lieu. Mais il y a des sommes qui restent impayées et il faut y pourvoir dans le budget suivant, au lieu d'en renvoyer le payement à une autre année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Supposons que nous appliquions cette règle au crédit de $25,000 pour la conférence de Gênes, il serait supprimé.

L'hon. M. FIELDING: Je ne sais pas combien d'argent on a prélevé sur ce crédit. Ces messieurs ont pu prendre l'argent avec eux, ils pouvaient en avoir besoin. Je m'informerai quel montant leur a été avancé. Si vous voulez être absolument juste, vous devriez partager cette somme et dire qu'une partie sera payée une année et une partie l'autre année, mais il est préférable de ne pas diviser ce qui est déjà si peu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas du tout, s'il y a des raisons de le faire. Mon raisonnement est très clair. Le ministre a raison de dire: Ceci doit être porté à ce compte particulier, malgré que le Parlement ait ouvert un crédit convenable à cette intention, que mes fonctionnaires ont oubliés simplement parce que le travail a été fait cette année-là. Mais ce que je fais c'est que dans le même budget vous avez un crédit—il peut en exister d'autres—qui doit être appliqué entièrement à une dépense encourue durant l'exercice financier suivant. Les deux principes ne peuvent pas être justes.

L'hon. M. FIELDING: Une partie de ce montant sera utilisée durant l'année courante. Je ne suis pas certain que la somme aurait dû être divisée en deux, mais il ne l'était pas lorsque les mandats du Gouverneur général a été accordé. Il n'aurait pas mal à l'examiner si nous devrions le partager en deux et en attribuer une partie à cette année et une partie à l'année prochaine. Après tout, ce ne sont pas des comptes que nous présentons, mais des crédits et dans ce cas-ci c'est un crédit pour tout le service.

M. LEWIS: Le ministre a dit qu'en raison des longs et fidèles services de cet employé et de son renvoi sommaire, on avait décidé de lui donner la somme de $125. En 1905, quand j'étais à Snow-Flake, il était dans la même position et j'ai appris qu'il avait rempli cette charge pendant un certain nombre d'années. Il est donc évident que lorsqu'il a été renvoyé, il avait occupé cette position pendant près de vingt ans. Je ne sais pas s'il aurait eu droit à une pension s'il avait achevé ses vingt ans de service, mais il me semble que $125 qui forment pratiquement le montant de deux mois de salaire, ne sont pas suffisants pour un homme dans ces circonstances. Je ne sais pas pourquoi il a été renvoyé, si c'est pour créer une position en vue d'une nomination politique. Mais quand un homme a rendu fidèlement des services pendant si longtemps et quand après enquête on a décidé de lui donner une gratification, il me semble que ce n'est pas suffisant de lui donner $125 après son renvoi sommaire.

(Le crédit est adopté.)

Département de la Marine et des Pêcheries.—Appointements d'un secrétaire particulier du 1er janvier au 31 mars 1922 à $3,360 par année.. ..	$ 840
Appointements d'un secrétaire d'un membre de l'exécutif à $1,860 par année..	310
Dépenses casuelles—crédit supplémentaire..	5,000
	$6,150

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le membre de l'exécutif à qui est assigné le second secrétaire désigné ici.

L'hon. M. LAPOINTE: "Secrétaire d'un membre de l'exécutif" est le titre adopté par la commission du service civil dans la classification. L'emploi est celui de secrétaire adjoint.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles sont les dépenses casuelles?

L'hon. M. LAPOINTE: Les crédits de 1920-21 ont été dépassés d'environ $3,000 et il faudra $2,000 de plus pour payer le solde de 1921-22. Le département explique que la somme de $6,500 dépensée en plus en 1920-21 a été reportée à l'exercice financier 1921-22 de façon à réduire les crédits pour 1921-22. Ce montant a été dépensé l'an dernier.

(Le crédit est adopté.)

Service maritime et fluvial.—Secours temporaires aux matelots en détresse et dépenses des formules d'expédition, crédit supplémentaire, $11,000.

L'hon. M. LAPOINTE: Un grand nombre de matelots canadiens en détresse dans le Royaume-Uni ont été rapatriés au Canada par le British Board of Trade. Les dépenses ainsi encourues ont été exceptionnellement fortes, qui ne se renouvelleront pas dans les mêmes proportions parce qu'on en a fini avec les conditions anormales de la navigation créées par la guerre et qui ont été cause de la présence dans le Royaume-Uni d'un si grand nombre de matelots canadiens en détresse.

L'hon. M. CRERAR: Il n'y avait pas de crédit dans le budget principal de l'an dernier pour faire face à cette dépense?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, on m'informe que ce crédit couvrira les dépenses encourues par le British Board of Trade pendant une période de trois ou quatre ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le département a-t-il pris l'engagement d'acquitter cette somme, et dans l'affirmative, à quelle date?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami voudra bien se rendre compte que c'est là la coutume établie. Il existe une convention—ou plutôt une coutume—sous le régime de laquelle le Board of Trade d'Angleterre prend soin des marins canadiens en détresse et le Gouvernement du Canada acquitte les frais encourus de ce chef.

M. DUFF: N'est-il pas vrai que les armateurs rembourse au département les sommes qu'il a dépensées.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement; du moment qu'il y a possibilité de leur réclamer ces frais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, ces sommes rentrent dans le trésor public?

L'hon. M. LAPOINTE: Etant donnée la dernière guerre, il sera peut-être plus difficile que d'habitude dans le présent cas, de réclamer le remboursement des frais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cependant, si le département rentre dans ses fonds, ces sommes seront inclues dans les recettes, bien que les débours soient portés au compte de l'ancien gouvernement.

L'hon. M. LAPOINTE: Je serai heureux de les porter au crédit de mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu importe le plaisir qu'éprouverait le ministre, il n'aura pas le pouvoir de le faire.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement; il est bon toutefois d'être satisfait de la vie.

(Le crédit est adopté.)

Phares et service côtier—pour briser la glace dans la baie du Tonnerre, le lac Supérieur et aux autres endroits jugés favorables à la navigation; crédit supplémentaire, $16,000.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce crédit est requis pour faire droit à la réclamation de la Canadian Towing and Wrecking Company, Limited, de Port-Arthur, Ontario, pour services rendus par le brise-glace *Whalen* dans le cours du printemps de 1918. Le département donna instruction à cette compagnie de briser la glace, dans le cours du printemps de 1918, moyennant remboursement de ses frais. La compagnie fit une réclamation de $50,000 et le département lui versa une somme de $18,750. La compagnie refusa d'accepter ce compte. Elle prétendit que le département devait l'indemniser des réparations à faire au brise-glace du fait que la glace était extrêmement épaisse. De plus, la compagnie fit valoir qu'elle avait subi des pertes considérables au point de vue financier, étant donné qu'elle avait dû refuser une offre alléchante touchant la nolisation de son navire, parce qu'elle avait pris l'engagement d'accomplir ce travail. Après discussion, la compagnie offrit d'accepter $16,000 pour solde de compte du reliquat de leur réclamation de $31,250, sans préjudice; or, le département de la Marine est d'avis, qu'en considération des faits, ce règlement devrait être accepté. Cet arrangement fut conclu au mois de septembre ou d'octobre de l'année dernière et j'ai la conviction qu'il est raisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelle date le règlement relatif au versement de cette somme de $16,000 pour solde de compte a-t-il été effectué?

L'hon. M. LAPOINTE: Au mois de septembre ou d'octobre de l'année dernière.

L'hon. M. CRERAR: Depuis combien de temps cette réclamation est-elle en souffrance?

L'hon. M. LAPOINTE: Depuis 1918. Une partie de la réclamation a été acquittée; cependant, la compagnie réclamait encore un montant de $31,250. Or, la compagnie a accepté une somme de $16,000 pour solde de compte et le département a consenti à lui verser ce montant.

M. McCONICA: Le ministre peut-il nous dire si c'est en solde de compte de toutes réclamations? Si j'ai bien compris, mon honorable ami a affirmé que ce règlement a été accepté sans préjudice.

Le très hon. M. MEIGHEN: Offert sans préjudice.

M. McCONICA: Oh! offert sans préjudice? Le département doit-il accepter ce règlement pour solde de compte.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement. Pour solde de compte de la réclamation de la compagnie.

(Le crédit est adopté.)

Règlement des réclamations de guerre—marine et pêcheries (mandats du Gouverneur général du 9 novembre 1921 et du 8 mars 1922), $70,837.90.

L'hon. M. CRERAR: Quelles sont les explications relativement à cet item?

L'hon. M. LAPOINTE: Cette somme a été déboursée pour frais de justice, services de comptables-experts et le reste, relativement à la réclamation de la Dominion Iron and Steel Company pour dommages subis, du fait de l'annulation du contrat conclu entre le département et la compagnie et en vertu duquel la compagnie s'est engagée à fournir 50,000 à 75,000 tonnes de plaques d'acier par année pendant une période de cinq ans. La compagnie a commencé à exécuter son contrat au mois de mars 1920 et le marché fut annulé par décret du conseil le 18 février 1921.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les frais ont-ils été fixés par les fonctionnaires du département de la Justice, et dans l'affirmative, ces détails concordent-ils avec les montants ainsi fixés?

L'hon. M. LAPOINTE: Je suppose qu'ils ont été taxés. Tout ce que le ministère de la Marine et des Pêcheries avait à faire, c'était de payer le montant mentionné dans le mémoire que le ministère de la Justice lui avait envoyé.

M. DUFF: L'honorable ministre voudrait-il nous dire quel montant a été payé à la Iron et Steel Company, à titre de dommages?

L'hon. M LAPOINTE: Je comprends que la question est encore en suspens. Il a été payé $3,000,000 à cette compagnie, en vertu d'une entente dont les conditions se trouveraient parfaitement remplies si le Gouvernement versait une somme supplémentaire de $1,600,000, je crois. Cette somme n'ayant pas encore été versée, la question est restée en suspens pour cette raison.

M. DUFF: L'honorable ministre sait-il quand les $3,000,000 ont été payés?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne saurais dire exactement à quelle date. Je crois que c'est au cours du mois de décembre dernier.

L'hon. M. CRERAR: Les $3,000,000 ont-ils été payés à titre de dommages?

L'hon M. LAPOINTE: Oui, à titre de dommages.

L'hon. M. CRERAR: Qu'est-ce que le Gouvernement a obtenu en retour?

M. DUFF: Rien.

L'hon. M. LAPOINTE: L'histoire de ce cas est longue. Comme je viens de le dire, la question est encore en suspens. Si le tribunal accordait moins de $3,000,000, le ministère pourrait réclamer de la compagnie le remboursement de partie de cette somme.

Le très hon. M MEIGHEN: L'honorable ministre pourrait ajouter que ce montant fut payé à l'instance des fonctionnaires du ministère de la Justice qui se sont occupés du litige.

L'hon. M. LAPOINTE: J'admets que l'avocat du ministère de la Justice—je crois que c'était M. Meredith, de Montréal —a conseillé un règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et le sous-ministre de la Justice aussi.

L'hon. M. LAPOINTE: Je le crois

M. DUFF: Ces $3,000,000 ont-ils été payés sous le régime actuel ou sous le précédent?

L'hon. M. LAPOINTE: Sous le précédent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais la différence sera payée sous le régime actuel?

L'hon. M. FIELDING: Si le tribunal le décide.

M. McCONICA: Si ce montant est payé, tout se trouvera-t-il fini?

L'hon. M. LAPOINTE: Les avocats du ministère de la Justice ont dû employer des ingénieurs et des experts en comptabilité, tant Canadiens qu'Américains. Il va falloir les payer dès qu'ils auront achevé leur travail.

M. LANCTOT: Par quels avocats le Gouvernement était-il représenté?

L'hon. M. LAPOINTE: Par M. F E. Meredith, conseil du roi, de Montréal.

M. LANCTOT: Comme le ministère de la Justice compte une douzaine d'avocats parmi son personnel, pourquoi fait-il représenter le Gouvernement par des avocats du dehors? Il devrait mettre fin à cette pratique. Nous payons les avocats du ministère assez cher pour nous dispenser d'avoir recours à des avocats du dehors.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne suis pas censé parler au nom du ministère de la Justice, mais je dirai à mon honorable ami que les avocats employés à ce ministère s'occupent du travail interne et n'ont pas coutume de représenter le ministère devant les tribunaux.

M. DUFF: L'honorable ministre voudrait-il nous dire si le règlement de cette question est encore à venir et si ces $3,000,000 ont été payés à la compagnie avant que le litige n'ait été décidé?

L'hon M. LAPOINTE: Le règlement est encore à venir.

M. DUFF: Et ces $3,000,000 ont été versés sans que le litige ait encore été décidé?

L'hon. M. LAPOINTE: Comme je l'ai expliqué à mon honorable ami, il est survenu, entre le Gouvernement et la compagnie, une entente par laquelle la compagnie a accepté, à titre de règlement, $4,600,000, je crois. Le Gouvernement devait répondre d'une manière définitive s'il acceptait cette entente, dans l'espace d'un mois après le versement des $3,000,000, qui furent payés à compte du prix établi dans l'entente.

Après un mois, lorsque la balance n'était pas payée, le marché était annulé, et c'est ce qui est arrivé. La cause est encore pendante devant les tribunaux.

M. DUFF: Le gouvernement précédent me semble avoir agi d'une façon étrange, en payant trois millions de dollars à une compagnie canadienne pour des dommages-intérêts alors que le procès n'était pas encore décidé.

[L'hon. M. Fielding.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Quant aux remarques du député de Laprairie (M. Lanctôt), au sujet de l'engagement d'un avocat du dehors, je conviens parfaitement avec le ministre qu'il est très souvent nécessaire de retenir un avocat du dehors; toutefois, je conseillerai à mon honorable ami de continuer à exercer une pression, régulièrement, instamment et plus fortement, car elle sera probablement nécessaire.

M. LANCTOT: Je le ferai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quant aux observations du représentant de Lunenburg (M. Duff), si celui-ci remonte à quelques années en arrière, et même à plusieurs années, surtout au temps qui s'est écoulé entre 1896 et 1911, il découvrira plusieurs cas où des règlements ont été effectués pendant cet intervalle. Toutefois, dans cette circonstance, il n'y a pas eu de règlement. La compagnie a offert d'accepter un certain montant que l'avocat du Gouvernement et les fonctionnaires du ministère de la Justice ont approuvé. Je crois que le montant que le ministre a mentionné, $4,600,000, est exact; et la réclamation s'élevait à près de dix millions de dollars. Je ne me rappelle pas au juste. D'après nous, et d'après tous ceux qui avaient affaire au procès, il n'était pas douteux que la compagnie avait beaucoup souffert; mais cela avait été nécessaire et n'aurait pas pu être prévenu. La compagnie manquait de fonds et, en conséquence, ces opérations traînaient. Bien que nos fonctionnaires nous eussent fortement recommandé de régler pour $4,600,000, voici ce que nous avons fait. Nous avons versé trois millions de dollars pour permettre à la compagnie de poursuivre ses travaux, ce qu'elle n'aurait pas pu faire autrement, et nous avons laissé au nouveau gouvernement le soin de décider s'il consentirait au règlement et s'il paierait la balance, ou s'il continuerait le procès. Je n'ai rien à dire au sujet de la ligne de conduite qu'il devrait suivre. Il a résolu de continuer le procès et le tribunal dira s'il reste une balance et, dans ce cas, quel en est le montant. Je soutiens que ce que nous avons fait était juste, principalement dans l'intérêt du territoire concerné et pour le plus grand bien de tous les intéressés.

M. DUFF: Le chef de l'opposition (M. Meighen) désire que je remonte à 1896. Nous sommes en l'an de grâce 1922. Je ne me propose pas d'aller et venir. Nous de-

vrions nous prononcer sur le fond de l'affaire, cette année. Si la Dominion Iron and Steel Co., avait une réclamation contre l'Etat, aucun argent ne devait lui être payé avant que cette réclamation fût réglée à la suite d'un procès, d'un compromis, ou d'une autre manière. Si le Gouvernement devait cette somme à la Dominion Iron and Steel Co., il aurait dû avoir le courage de ses convictions et remettre à la compagnie $4,600,000, au lieu de trois millions. Cela eût été pratique. Cependant, comme dans toute autre chose, il a effectué un compromis et payé à la Dominion Iron and Steel, le 25 novembre 1921, précisément trois semaines avant l'élection, la somme de trois millions; puis, sachant qu'il ne serait pas maintenu au pouvoir, il a laissé à la nouvelle administration le soin de payer le reste.

M. LANCTOT: Je tiens à revenir aux avocats. Le ministère de la Justice en a environ dix, et mon très honorable ami, le leader de l'opposition (M. Meighen), a rappelé à la Chambre, qu'il nous faut parfois aller en chercher au dehors. Je suis cultivateur, la députation le sait, et si, ayant dix employés, j'ai des travaux à faire hors de ma ferme, j'amène quelques-uns de mes employés pour les exécuter. Si je comprends bien, dans le présent cas, l'instruction du procès avait lieu à Ottawa et le tribunal siégeait en cette ville. Qu'est-ce qui empêchait le Gouvernement de prendre deux avocats au ministère de la Justice pour soutenir ce procès? Pourquoi est-il allé au dehors et a-t-il payé $70,000 à des avocats. Quelqu'un rappelle que cela se passait à la veille de l'élection et que les trois millions de dollars ont été payés au cours de la lutte électorale. Pourquoi n'a-t-on pas attendu après l'élection? Voilà la partie de l'affaire que je ne comprends pas. Puisque mon honorable ami me conseille de surveiller le présent gouvernement, je lui répondrai que c'est ce que je ferai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour disculper les pauvres avocats qui sont en butte à tant d'attaques, je dois dire que cette somme ne servira pas à payer leurs honoraires, si ce n'est en très faible partie. D'après ce que j'ai lu au sujet de l'arbitrage du Grand-Tronc, je suppose qu'une grande partie de la somme servira à payer les honoraires des ingénieurs, leurs déboursés, le traitement des actuaires, et le reste. Si mon honorable ami poursuit la fortune, je lui recommande d'embrasser l'une de ces professions-là.

M. LANCTOT: Je ne recherche pas l'argent.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il se propose d'entrer au service de l'Etat. . .

M LANCTOT: Je ne tiens pas à l'argent.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'ancien gouvernement qui doit rendre compte du choix qu'il a fait des avocats dans cette poursuite. Je fais simplement remarquer à l'honorable député que, dans ce procès, on réclamait une somme d'argent formidable. L'Etat résiste à de pareilles demandes et il y résistera encore parce que son entreprise est considérable. Si le Gouvernement doit garder au ministère de la Justice assez d'avocats de talent pour bien plaider des procès de cette sorte, il aura à payer des traitements auxquels le député de Lapraie-et-Napierville (M. Lanctôt) s'opposera beaucoup, au chapitre de l'administration civile.

M. LANCTOT: Je suis d'avis qu'il en a déjà trop.

Le très hon. M MEIGHEN: Il ne s'agit pas de savoir s'il y en a trop. Il s'agit de savoir quelle est la valeur, la capacité des hommes dont on aura besoin dans des procès semblables. Je ne dénigre pas les fonctionnaires du ministère de la Justice; en tant que je suis venu en contact avec eux, je puis dire qu'ils sont laborieux et compétents. A n'en pas douter, il y en a un ou deux qui sont en état d'occuper dans presque toutes les poursuites; le sous-ministre l'est certainement; cependant, aucun sous-ministre et selon moi, deux ou trois, ne pourraient se charger de la quantité de gros et importants procès que le ministère de la Justice a inévitablement sur les bras.

M. LANCTOT: Je ne me plains pas de l'incapacité du sous-ministre; mais, s'il y a trop d'incapables pourquoi n'emploie-t-on pas un bon avocat qui serait en état d'occuper dans tous les procès.

L'hon. M. LAPOINTE: En principe, mon honorable ami est hostile aux avocats.

M. KENNEDY (Edmonton): Sur quoi la Dominion Iron and Steel Company fonde-t-elle sa réclamation?

L'hon. M. LAPOINTE: La Dominion Iron and Steel Company a fait un marché avec l'Etat. Le Gouvernement a consenti à acheter annuellement, durant cinq années, une certaine quantité d'acier, environ 50,000 tonnes par année, et vu cet engagement, la compagnie a construit une usine spéciale au coût de cinq millions de dollars. Naturellement, le Gouvernement

a acheté de l'acier pendant la première année du marché; mais, la guerre ayant pris fin, l'ancien ministère a jugé qu'il n'avait pas besoin d'une plus grande quantité et il a annulé le marché. D'un autre côté, la compagnie avait fait une forte dépense pour la construction de cette usine et elle a demandé cette somme à titre de dommages-intérêts.

(Le crédit est adopté.)

Ministère de l'Intérieur,—dépense casuelle,—crédit supplémentaire, $32,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce que ceci?

L'hon. MACKENZIE KING: Le budget de l'exercice 1921-22 renfermait une somme de 45,000 dollars pour le paiement des comptes d'impressions et papeterie, mais on calcule qu'il faudra 77,000 dollars pour ce service, ce qui nécessite l'ouverture d'un crédit de 32,000 dollars. Voici les calculs:

Comptes d'avril et de mai 1921..	$ 11,222 66
" de juin 1921..	8,646 04
" de juillet 1921	7,216 35
" d'août 1921..	6,312 39
" de septembre 1921.. ..	8,759 89
" d'octobre 1921..	7,118 81
" de novembre 1921.. ..	3,632 30
" de décembre 1921.. ..	4,886 15
" de janvier 1922..	5,488 53
Somme estimative nécessaire pour février et mars 1922..	13,916 88
Total..	17,000 00
Moins le crédit déjà ouvert.. ..	45,000 00
Somme à voter..	32,000 00

La dépense pour la papeterie et les impressions paraît très forte pour un seul département de l'administration. Je ne m'oppose pas à l'ouverture du crédit, mais j'attire l'attention sur ce fait. Il me semble qu'une dépense de 77,000 dollars en une année pour les impressions et la papeterie est une dépense qu'on peut examiner à bon droit, en vue de la réduire une autre année.

L'hon. MACKENZIE KING: Nous avons besoin de cet argent pour des livres de toutes sortes, tels que des index pour la division des inscriptions, des registres pour les titres des terres, pour des dossiers, pour du papier spécial pour lettres patentes, pour des formules imprimées, pour l'achat de machines à écrire et de papeterie à l'usage général du service intérieur à Ottawa. Plus de 250 machines à écrire sont sans cesse en usage dans le service intérieur et le coût des réparations et des fournitures s'élève chaque année à un chiffre considérable.

[L'hon. M. Lapointe.]

Je puis ajouter que dans un département comme celui de l'Intérieur, il est très difficile de prévoir exactement quinze mois d'avance quels seront les besoins relatifs à cet item.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Marquette (M. Crerar). Je ne blâme ni le Gouvernement ni le premier ministre en faisant cette demande. Je ne crois pas que le département soit excusable de présenter un crédit précis de $45,000 et de dépenser $77,000. Il est incontestable que la proportion dépensée par l'ancien ministère est aussi forte que celle du gouvernement actuel, mais il me semble que le ministre devrait faire remarquer à ses fonctionnaires qu'un crédit est un crédit, et qu'ils n'ont pas droit d'aller au delà sans l'autorisation par écrit du ministre du département.

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis de l'avis de mon honorable ami. L'item sera porté entièrement à l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas voulu attaquer le Gouvernement. Le cabinet du premier ministre a été en fonctions trois mois de l'an dernier. J'ai dit que la proportion des dépenses a été aussi forte avant qu'après; elle s'applique également aux deux ministères. Je pense que c'est le fonctionnaire du département qui est en faute.

Gouvernement du territoire du Yukon—appointements et dépenses et rattachant à l'administration du territoire—crédit supplémentaire (mandat du Gouverneur général, du 1er décembre 1921), $25,000.

M. LANCTOT: Le premier ministre veut-il bien expliquer cet item?

L'hon MACKENZIE KING: Le crédit voté pour ce service était de $35,000, qui n'est que la moitié du subside de 1920-21. Cette réduction a été décidée en prévision de certaines économies que l'on est à faire. Il y a déjà eu beaucoup de changements dans le personnel, mais comme les fonctionnaires qui sont mis à leur retraite toucheront l'argent de leur congé, ils continueront de figurer sur le bordereau de paye jusqu'aux derniers jours de l'exercice financier tout près. La situation sera donc à peu près la même. Vu qu'il ne restait plus de fonds pour payer les appointements, etc., un décret, n° 4462, a été adopté le 1er décembre, recommandant l'autorisation d'émettre un mandat du Gouverneur général.

M. LANCTOT: Si je comprends bien, il y a une réduction, atténuée.

Le très hon. M. MEIGHEN: La réorganisation ou les nouvelles dispositions que l'on a prises auront pour résultat des économies durant l'exercice de 1922-1923. Je croyais que le premier ministre nous aurait remercié d'avoir contribué à ces économies dont il bénéficiera.

M. MACDONALD (Pictou): Combien le très honorable député compte-t-il que son travail de réorganisation va nous épargner?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous espérions économiser $25,000 sous ce rapport seulement; mais on trouve beaucoup d'autres item que celui-ci dans le ministère de l'Intérieur.

M. MACDONALD (Pictou): Je me rappelle que, il y a quatre ans environ, la dernière fois que j'ai fait partie de cette Chambre, j'ai voulu savoir combien on dépensait des deniers du trésor pour ce coin lointain du Canada dont la population est, je pense de huit ou neuf mille âmes.

Le très hon. M. MEIGHEN Quatre mille.

M. MACDONALD (Pictou): Le montant dépensé alors était de beaucoup plus de $1,000,000, à toute fins. Quand on songe qu'un million est dépensé pour faire respecter la loi parmi une population de quatre mille habitants, il me semble qu'il est temps de faire des économies impitoyables. Il est insensé de maintenir un gouvernement, un commissaire, des tribunaux et tous ces fonctionnaires dans un territoire de quatre mille âmes. Cet état de choses paraît absurde. On objectera, peut-être, que nous devons penser à l'avenir de cette région, mais quand le moment sera venu, si nous avons une nombreuse population, nous pourrons alors faire les dépenses nécessaires. Cependant, comme chaque habitant nous coûte $250 de subsides, il me semble qu'il y a lieu de faire une enquête.

(L'item est adopté.)

Terres et parcs fédéraux—parcs nationaux du Canada—crédit supplémentaire (mandats du Gouverneur général du 13 août 1921, du 17 octobre 1921 et du 12 novembre 1921), $166,500.

Payer à la corporation de la cité d'Ottawa pour améliorations locales, rues donnant sur les terres de l'artillerie, $2,629 44.

A la Clarke Trading Company pour transport d'approvisionnements aux habitants de la rive nord, province de Québec, $1,500.

M. DUFF: Que signifie ce crédit considérable? Dans le budget principal il y a un crédit très élevé pour les parcs du Dominion, et nous avons maintenant cet autre montant très considérable dans le budget supplémentaire. Je vois que ce montant a été dépensé l'année dernière par warrant du Gouverneur-général. Pourquoi cela?

L'hon. MACKENZIE KING: Une somme de $115,000 apparaît dans le budget de 1921-22 pour travaux sur la route Banff-Windermere dans le parc Kootenay, Colombie-Anglaise. Vers le milieu d'août ce montant était épuisé, et comme le ministre considérait qu'il était désirable de continuer les travaux jusqu'à la fin de l'automne plutôt que de les interrompre et d'avoir à priver d'ouvrage près de 140 hommes, un décret du Conseil fut rendu le 13 août 1921, C.P., 2917, recommandant d'émettre un warrant du Gouverneur général pour la somme de $50,000. Avec cette somme supplémentaire on construisit encore douze autres milles de route, et les déblaiments purent être poursuivis sur une longueur de neuf milles.

Par convention passée en 1919 avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, le gouvernement fédéral convint de terminer cette route pour janvier 1924, et afin d'assurer l'exécution de cette convention, il fut considéré à propos en octobre de continuer les travaux aussi longtemps qu'on pourrait le faire, et un décret du Conseil fut rendu le 17 octobre 1921 C.P., 3892, recommandant l'émission d'un warrant du Gouverneur général pour une autre somme de $16,500. Avec les nouveaux travaux qui ont été exécutés, nous avons raison de croire que la route sera terminée en 1922, et que le Canada commencera à tirer profit de l'augmentation de revenu provenant du tourisme durant la saison 1922-23, car c'est là la seule section non encore terminée de ce qui est probablement la route d'automobiles la plus grandiose qu'il y ait au monde, et formant une sorte de circuit international rattachant la côte du Pacifique, le grand Canyon du Colorado, les parcs Yellowstone et Glacier aux Etats-Unis, et toutes les villes des Etats du Sud-Ouest avec Banff et les parcs nationaux du Canada. On estime à quelque chose comme trois millions de dollars l'augmentation de revenu que le Canada retirera avec cette seule route.

Etant donné le manque de travail dans l'Ouest l'automne dernier, et la crainte où l'on était qu'il en serait ainsi durant l'hiver, la question de fournir de l'emploi pour des travaux nécessaires de construction dans les différents parcs fut considérée avec le plus grand soin; et comme les organisations ouvrières dans les différents parcs et les équipes d'ingénieurs étaient telles que

les différents travaux pouvaient se poursuivre avec économie, un décret du Conseil fut rendu le 12 novembre 1921. C.P., 4319, recommandant l'émission d'un warrant du Gouverneur général pour la somme de $100,000. On put ainsi donner du travail à près de 215 hommes durant quatre mois, et durant le temps même où pareil emploi était nécessaire pour obvier à tout danger de misère.

M. LANCTOT: Afin de tenir ces gens-là en haleine durant la dernière campagne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami qui se montre si soupçonneux remarquera qu'on en vint à cette décision bien longtemps avant qu'on eût rien arrêté pour la campagne. Il est un peu hors de la bonne voie. C'est là une chose pour laquelle nous assumons pleine responsabilité et l'explication donnée par le premier ministre est précisément celle du mobile auquel a obéi l'ancien gouvernement. Nous voulions exécuter certains travaux l'année dernière, et il nous fallut trouver de l'argent pour cela. A cause de deux considérations, dont la principale était de trouver du travail dans ce district, et tout particulièrement à Calgary où les besoins étaient très pressants—et je suis sûr que si mon honorable ami (M. Lanctôt) avait vu les requêtes que nous avons reçues et se fût rendu compte des faits qui sont venus à notre connaissance, il aurait tout mis en œuvre pour remédier à ces conditions—nous décidâmes d'aller de l'avant. C'étaient là des travaux qu'il fallait exécuter, et dont nous attendions des revenus dès qu'ils seraient terminés, c'est-à-dire bien plus tôt que nous aurions pu en retirer de tous autres travaux. C'étaient des travaux dans lesquels tout l'argent allait pour ainsi dire à l'ouvrier, et c'étaient des travaux qui s'étaient poursuivis durant l'été. Ainsi que l'a fait observer le premier ministre, le revenu auquel le pays peut s'attendre quand ces travaux seront terminés sera d'environ trois millions dès la première année. C'était certainement faire preuve de sagesse de saisir cette occasion de donner du travail en un temps où on en avait tant besoin, et cela étant donné que nous ne pouvions pas tarder à retirer des revenus. J'espère bien que pour ce que nous avons fait nous allons avoir l'appui du ministre du Travail, car s'il est une chose qui doive l'intéresser c'est bien celle-là. Ce fut là un de ces cas où nous sommes venus en aide aux sans-travail, et non pas où nous nous sommes contentés de faire des promesses que nous n'avons point exécutées.

M. DUFF: Je vois par le budget principal qu'en 1921-22 la somme de $800,000 fut votée pour les parcs nationaux du Canada.

Si je me rappelle bien les paroles du premier ministre, on nous demande de voter, à la même fin, $150,000 pour acquitter une dépense supplémentaire faite par l'ancien gouvernement. Le chef de l'opposition (M. Meighen) invoque, pour excuser cette dépense d'environ un million de dollars, le fait qu'on a pu donner ainsi de l'emploi aux sans-travail.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! mon honorable ami a mêlé les chiffres. J'oublie ce que le premier ministre a indiqué comme étant le montant du crédit, mais l'honorable député fait erreur.

M. MACKENZIE KING: J'ai dit $115,000.

M. DUFF: En effet, ce qui fait en tous $915,000, presque un million de dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où mon honorable ami prend-t-il la balance du million de dollars? Il y a, en chiffres ronds, $115,000 et $166,000. L'honorable député n'est pas très fort en calcul, cet après-midi.

M. DUFF: Du tout. En réalité, je ne suis aussi faible, sous rapport, que l'a été mon honorable ami au cours de ces dernières années. Ses notions en arithmétique ont dû être d'une faiblesse extrême, car s'il eût été autrement, le pays ne se trouverait pas dans la situation financière où il se trouve aujourd'hui. Le très honorable chef de l'opposition doit plus que tout autre assumer la responsabilité de l'état des finances du pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le Gouvernement dit l'état des finances du pays est excellent.

M. DUFF: Le Gouvernement fait erreur en disant cela.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une prophétie.

M. DUFF: Si le chef de l'opposition veut lire la page 57 du Budget, il constatera qu'en 1921-22, on a voté $800,000. Nous verrons quel est celui qui se trompe dans son calcul.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. MACKENZIE KING: Une partie de ce crédit de $800,000 se rapportait

à des appointements, une autre, à l'administration et le montant de $115,000 que j'ai déjà mentionné, était destiné aux routes mêmes.

M. DUFF: L'honorable premier ministre laisse-t-il entendre qu'on a dépensé environ $685,000 pour acquitter des appointements et des frais d'administration?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le montant dépensé, en tout et partout, pour ce chemin, est $115,000. L'honorable député parle de la route Banff-Windermere, et le montant porté aux crédits supplémentaires du dernier exercice pour cet ouvrage fut celui que le premier ministre a mentionné. Mais il s'agit ici d'un montant supplémentaire dépensé, ce qui en reste n'a aucun rapport avec ce chemin.

M. DUFF: Je parle du montant dépensé pour les parcs nationaux canadiens, et je présume que ce montant de $115,000 est inclus dans le montant total de $915,000 dépensés pour ces travaux, l'année dernière. S'il était à propos d'essayer à construire de bonnes routes par tout le Canada, et d'enrayer de cette façon le chômage, l'an dernier. Je ne vois pas la raison qui nous engage à dépenser cet argent dans les parcs nationaux canadiens plutôt qu'ailleurs. Le chef de l'opposition dit que d'ici trois ou quatre ans, nous retirerons un revenu de quelques millions de dollars des grandes routes de cette section du pays. Mais on pourrait en dire autant des grandes routes d'aucune autre région du Canada. Si le Gouvernement dépensait un million de dollars, dans la Nouvelle-Ecosse, nous y aurions des milliers de touristes qui y dépenseraient beaucoup d'argent. Et l'on pourrait parler de la même façon du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec, surtout de cette dernière où les touristes afflueraient. Mais je soutiens que cela n'est pas une raison assez forte pour justifier une dépense de $915,000, dans une région particulière du pays, de même qu'il est oiseux d'alléguer que cette dépense aiderait les sans-travail.

D'autres provinces du Canada ont compté un grand nombre de sans-travail, mais elle ne se sont pas adressées au gouvernement fédéral pour lui demander de dépenser de l'argent dans la construction de grandes routes afin de soulager la disette de travail. Les gouvernements provinciaux, se sont emparés de ce problème et, dans une certaine mesure, les particuliers eux-mêmes se sont efforcés de trouver le moyen de sortir d'embarras. Ceux qui ne pouvaient trouver de l'emploi dans leur propre métier, cherchèrent du travail dans d'autres emplois. Je ne trouve aucune raison valable qui explique pourquoi, à la veille d'une élection, l'ancien gouvernement aurait voté et dépensé de cette façon un montant aussi considérable d'argent. Je pense qu'à ce propos, le dernier gouvernement mérite la censure et de la Chambre et du pays, en général.

M. SHAW: Il ne puis soustraire aux observations que l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) vient de faire. Je pense qu'on doit féliciter le dernier gouvernement d'avoir poursuivi ces travaux durant l'automne et l'hiver derniers et de les avoir pour ainsi dire, parachevé, exception faite de quelques milles.

Et je désire féliciter aussi le Gouvernement actuel d'avoir compris la nécessité d'achever aussitôt que possible ces travaux. Je suis persuadé que ce que nous a dit le premier ministre est absolument exact, savoir: que l'achèvement de cette ligne complétant ce qu'on appelle le Grand-Tour-Circulaire, nous vaudra des millions et couvrira amplement la dépense que le Gouvernement va faire. Il est possible qu'en dépensant de l'argent dans la Nouvelle-Ecosse, on puisse amener dans cette province un grand nombre de touristes. Mais on ne peut pas nier que cette dépense-ci—conforme d'ailleurs à l'accord conclu avec la province de la Colombie-Anglaise,—soit un bien meilleur placement, du point de vue du tourisme, que toute autre dépense analogue qu'on pourrait faire en Nouvelle-Ecosse. Je félicite l'ancien Gouvernement de l'énergie qu'il a montrée en faisant exécuter ces travaux, et le Gouvernement actuel, en y pourvoyant encore cette année, fait une œuvre vraiment utile, non seulement en atténuant le chômage qui existe dans cette partie du Canada, mais aussi en achevant les travaux, afin de pouvoir en retirer des profits le plus tôt possible.

M. MacLEAN (Prince) (I. P.-E.): Monsieur le Président, je n'étais pas présent quand on a abordé les crédits relatifs au service des parcs, du département de l'Intérieur; et si les règlements m'y autorisent je voudrais bien, avec l'autorisation du comité, revenir à l'article précédent pour discuter la question des oiseaux migrateurs. Cette question relève du service des parcs. Avec la permission du comité, j'aimerais à dire quelques mots au sujet des résolutions qui m'ont été transmises à ce sujet, et qu'ont dû recevoir également les députés des Provinces maritimes que le sujet intéresse.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut très bien discuter la chose

pendant l'examen de cet article-ci. La question des oiseaux migrateurs se rapporte au service des parcs nationaux.

M. MacLEAN (Prince) (I. P.-E.): La loi touchant les oiseaux migrateurs semble avoir profité à toutes les provinces sauf à l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Dans ces deux dernières, elle a créé beaucoup de mécontentement. La période d'interdiction commence, je crois, le 1er mars, qui est à peu près l'époque où les oiseaux émigrent vers le nord. C'est la seule époque de l'année où les gens de l'Ile du Prince-Edouard ont l'occasion de voir les oiseaux dans leur course vers le nord. Les pêcheurs et les chasseurs ne peuvent les chasser que lorsqu'ils reviennent à l'automne; or à ce moment-là, il ne passe pour ainsi dire pas d'oiseaux. La question a été discutée par les législatures de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard dont les résolutions m'ont été transmises. Je ne veux pas les lire toutes, mais voici ce que conclut celle qui a été adoptée par la législature de l'Ile du Prince-Edouard:

Cette assemblée est d'avis que la chasse aux oies sauvages et aux bernaches dans cette province n'est possible qu'au printemps et seulement pendant une courte période et que le fait d'interdire cette chasse est non seulement totalement inutile pour leur protection, mais place cette province dans une position désavantageuse par rapport aux autres dans ce sens qu'elle interdit de chasser ces oiseaux d'un bout de l'année à l'autre. Cette assemblée est absolument d'avis que cette province ne devrait pas tomber sous le coup de ladite loi pour ce qui est de la chasse à l'oie sauvage et à la bernache, mais que les lois et réglements provinciaux analogues concernant la chasse de ces oiseaux migrateurs soient appliquées strictement, ceci devant suffire amplement à protéger ce genre d'oiseaux et étant sufisamment conforme à l'esprit de ladite loi fédérale et du traité sur laquelle elle est basée.

Et que la loi 7-8, George V, chapitre 18, soit modifiée de façon à permettre la chasse aux oies sauvages et aux bernaches dans cette province au printemps.

Une résolution identique a été adoptée par la législature de la Nouvelle-Ecosse à la demande de M. Kinley, député de Lunenburg. Elle est ainsi conçue:

Considérant que, en vertu de la loi relative aux oiseaux migrateurs, le gouvernement fédéral seul, a juridiction sur tout ce qui se rapporte aux oiseaux migrateurs dans la province de la Nouvelle-Ecosse,

Il est résolu que les dispositions de la Loi de la chasse et de la pêche qui ont trait à la protection de ces oiseaux soient abrogées;

Que la Chambre nomme un comité pour examiner les réglements faits par le gouvernement fédéral en vertu de ce traité, en vue de recommander toutes modifications que les conditions en Nouvelle-Ecosse pourront exiger.

[M. MacLean.]

Etant donné l'existence d'un traité international, la Chambre n'a peut-être pas le droit de s'occuper de l'affaire; mais je tiens à faire remarquer que ce traité est injuste envers les habitants de cette province.

Il y a quelques jours, cinq ou six hommes qui étaient sortis avec leurs fusils ont été arrêtés, bien qu'ils n'aient tué aucun oiseau. Ils ont été conduits devant le magistrat, à 25 milles de là et condamnés à $25 d'amende. C'est là une punition trop forte. Nous ne voulons pas qu'on massacre ces oiseaux pour les vendre, mais les pêcheurs et les chasseurs prétendent qu'ils devraient avoir le privilège de tirer sur quelques-uns durant la seule saison de l'année où l'on puisse les approcher, c'est-à-dire au moment de leur migration vers le Nord. Il n'y a que quelques jours, j'ai lu un entrefilet de journal disant comment des filets de pêcheurs avaient été détruits par des mouettes, des oies sauvages et autres oiseaux. Pour prendre les poissons qui sont dans les filets ces oiseaux déchirent tellement les filets que ceux-ci ne peuvent plus servir et, cependant, on ne veut pas que les pêcheurs tirent pour les effrayer. Ces gens demandent simplement qu'on leur permette de prendre quelques pièces pendant leur course vers le Nord, car c'est le seul moment où il est possible de tirer sur eux.

M. CHAPLIN: Nous nous plaignons du fait que les Américains tuent des oiseaux migrateurs au moment où ils volent vers le nord pour se reproduire. Comment pouvons-nous justifier la chasse de ces oiseaux après qu'ils ont quitté le Sud?

M. MacLEAN (Prince): Est-ce qu'on n'a pas la permission de les tuer jusqu'au 1er mars?

M. CHAPLIN: Non, la nouvelle entente supprime la chasse du printemps.

M. MacLEAN (Prince): Quand a-t-on fait ce changement?

M. CHAPLIN: L'an dernier. Vous pourrez vérifier cela en lisant les lois de chasse.

M. MacLEAN (Prince): Nos gens se plaignaient du fait que les Américains pouvaient chasser ces oiseaux à partir du 1er mars tandis que, dans notre pays, nous ne pouvions pas tirer sur eux le 2 mars.

M. CHAPLIN: C'était vrai jusqu'à l'an dernier.

M. MacLEAN (Prince): C'est là que la loi était injuste.

M. CHAPLAIN: Elle l'était.

M. HANSON: N'est-il pas à l'automne une saison durant laquelle on peut tirer sur ces oiseaux migrateurs? Dans ma région, on ne se plaint pas de la défense de chasser faite au printemps. Il me semble que mon honorable ami se plaint parce que deux de ses amis ont été pincés.

M. MacLEAN (Prince): Non, ce n'étaient pas mes amis. Ils venaient d'un autre comté. Mes amis ne se plaignent pas, ils obéissent à la loi. Ils prétendent qu'à l'automne il est impossible de tirer sur ces oiseaux lorsqu'ils reviennent vers le Sud, parce qu'ils passent au large, peu d'entre eux venant jusqu'aux estuaires des rivières. Ils trouvent leur nourriture sur la mer, loin des atteintes des chasseurs.

M. LEGER: Je désire appuyer mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard (M. MacLean). On s'est beaucoup plaint de cette loi dans mon comté. Il y a cent ans il n'y avait pas de loi défendant de tuer ces oiseaux migrateurs, pas de période défendue, et ils sont aujourd'hui aussi nombreux qu'à cette époque, c'est pourquoi je ne crois pas qu'on puisse craindre leur extermination si on laisse nos gens en tuer quelques-uns au printemps.

M. DUFF: L'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson) dit que la raison pour laquelle l'honorable député de Prince (M. MacLean) a appelé l'attention du comité sur ces faits, c'est que certains de ses amis ont été mis à l'amende pour avoir violé la loi touchant les oiseaux migrateurs. Je suis heureux de constater que le gouvernement actuel traite les délinquants autrement que ne le faisait l'ancien gouvernement. L'automne dernier, dans mon comté, il est arrivé que deux jeunes gens ont tué de ces oiseaux en dépit de la loi. Ils ont été amenés devant le magistrat, le ministère de la Justice a retenu les services d'un avocat pour les poursuivre et, reconnus coupables, ils ont été condamnés à $30 d'amende et aux frais. Quelque bon ami de l'ancien gouvernement a alors télégraphié à Ottawa et le résultat c'est que le chef actuel de l'opposition a fait adopter un de ses fameux arrêtés du conseil, remettant aux deux jeunes gens l'amende qui leur avait été imposée. Cela s'est passé quelques jours avant les élections de décembre dernier. Telle est la manière dont l'ancien gouvernement mettait en vigueur la loi touchant les oiseaux migrateurs.

M. KYTE: Je désire ajouter un mot ou deux aux observations de mon honorable amis de Prince (M. MacLean). Les gens de la Nouvelle-Ecosse se plaignent parce qu'on leur défend de tuer ces oiseaux au printemps, mais, quand ils reviennent du Nord, à l'automne, gras et dodus, on laisse les chasseurs américains tirer sur eux.

Nos sportsmen sont dans l'impossibilité de chasser ces oiseaux une fois que le printemps est passé, car ceux-ci ne font qu'un bref séjour sur les côtes des Provinces maritimes et ils s'envolent vers les régions du nord où ils demeurent jusqu'à l'automne. Quand ils reviennent, ainsi que l'a déclaré notre collègue de Prince (M. MacLean), les oiseaux ne s'arrêtent pas à l'embouchure de nos fleuves et rivières, mais se nourrissent en mer et continuent leur vol vers le sud. C'est à ce moment que les sportsmen américains, qui n'ont aucune saison interdite, les tuent par milliers à leur retour, gras et dodus, des succulents herbages des régions du nord.

La convention relative aux oiseaux migrateurs est un arrangement léonin, injuste pour la population des Provinces maritimes. Je ne parle pas pour le compte des vrais sportsmen. Je n'aime pas les gens qui tuent ces oiseaux pour le simple plaisir; mais j'accorde mes sympathies aux habitants de nos côtes maritimes qui font la chasse pour manger. La loi sur les oiseaux migrateurs les privent de ce droit dans la seule saison de l'année où cette chasse est utile, pendant que les sportsmen américains ont toute liberté de les tuer.

M. BLACK (Yukon): J'espère que les observations qui ont été adressées à la Chambre par quelques-uns de nos collègues contre les dispositions de la loi ratifiant la convention relative aux oiseaux migrateurs ne réussiront pas à arrêter l'application des règlements établis. Dans certaines régions isolées il est possible qu'on entende des protestations de la part de gens trop intéressés qui veulent continuer la chasse des oiseaux migrateurs dans la saison du printemps, c'est-à-dire à l'époque où l'on doit les protéger contre l'avidité des chasseurs et de quelques individus qui prétendent avoir besoin de se nourrir de leur chair. Qui a jamais entendu dire que l'oie sauvage était nécessaire à la nourriture des populations? Les oiseaux dont il est question, tels que la bernache et le canard, ne sont pas mangeables, étant à cette saison de l'année maigres et presque émaciés.

Notre honorable ami a dit que la bernache déchire les filets des pêcheurs pour y chercher le poisson. Ignore-t-il que la bernache ne se nourrit point de poissons? Ce Ce n'est pas même un oiseau plongeur.

Lorsque la convention avec les Etats-Unis fut mise en vigueur, en Canada, plu-

sieurs—et j'en fus—maugréèrent contre ces règlements qui les empêchaient de faire cette chasse si agréable au printemps. C'est dans le Yukon surtout que cette défense causa le plus d'inconvénients. L'automne y arrive de si bonne heure que la grande migration des oiseaux a lieu avant l'ouverture de la saison de chasse; c'est au printemps qu'elle est la meilleure. C'est par milliers que les oiseaux y passent dans leur course vers les régions septentrionales toutes proches. On peut en tuer tant qu'on veut. Je dois dire que depuis la convention des oiseaux migrateurs la chasse d'automne a augmenté, comme dans tout le reste du Canada. Si les règlements étaient observés en Canada et aux Etats-Unis, le nombre des oiseaux chassés en automne dans les deux pays, augmenterait sensiblement.

M. KYTE: L'honorable député du Yukon est surpris d'apprendre qu'on mange la chair de ces oiseaux, en certaines parties du Canada. Je suis d'opinion qu'elle est meilleure que la viande de chien qu'en d'autres parties du pays on est forcé de manger par nécessité. A certains moment, on peut être obligé d'avoir recours à la chasse de ces oiseaux pour se nourrir, de même qu'en certaines circonstances, dans les latitudes septentrionales, on est obligé de manger du chien.

(Le crédit est adopté.)

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

Reprise de la séance

Ministère des Chemins de fer et des Canaux.—Dépenses casuelles; nouvelles sommes nécessaires, $6,400.

L'hon. J. A. STEWART. Je prierais le ministre de nous expliquer ce crédit.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Voici l'explication que je possède. Le ministère avait inscrit le traitement d'un certain nombre de commis aux crédits du personnel de l'administration centrale, comptant que leur situation serait régularisée en bloc et effective à la date du 1er avril 1921. Ceci n'ayant pu avoir lieu, le traitement de ces employés a dû être prévu dans l'allocation relative aux dépenses casuelles, ainsi qu'il suit:

A, J. McDermid commis sténographe	$ 900
L. Walters, clavigraphe	600
I. McBursey, commis sténographe	1,080
	$2,580

Les dépenses de voyage des fonctionnaires du département ont été de $3,800 en plus des prévisions, l'augmentation étant due principalement aux nombreux travaux relatifs à la loi des routes du Canada 3,800

$6,380

(Le crédit est adopté.)

Canal Welland: élévateur de Port-Colborne—balance de la réclamation de J. A. Jamieson, $7,000.

L'hon. M. CRERAR: Pourquoi ce montant?

L'hon. M. KENNEDY: Ce crédit est nécessaire pour payer complètement les services rendus par M. J. A. Jamieson, ingénieur chargé de la construction de l'élévateur de Port-Colborne, comprenant son agrandissement d'une capacité de 850,000 boisseaux à une capacité de 2,000,000 de boisseaux. Le contrat original conclu avec M. Jamieson en 1905 stipulait des conditions de paiement par pourcentage sur les dépenses pour des services de plans et de surveillance de la construction d'un élévateur de 2,000,000 de boisseaux. Le projet fut modifié et on a construit l'élévateur pour une capacité de 850,000 boisseaux. Plus tard on décida d'agrandir cet élévateur jusqu'à la capacité de 2,000,000 prévue à l'origine. L'agrandissement a été un problème excessivement difficile par suite du fait qu'on exécutait nécessairement les travaux quand l'élévateur était en pleine activité. Les circonstances ci-dessus ont donné naissance à des divergences d'opinion quant à l'application des termes du contrat original pour services rendus. Au cours des travaux, on a fait des paiements à compte. M. Jamieson réclame une balance encore due de $20,770. Après des négociations avec les fonctionnaires du département, on est arrivé à une entente par laquelle il accepte de régler à $7,000.

(Le crédit est adopté.)

Canal de navigation Welland—construction—crédit complémentaire (mandat du Gouverneur général du 23 février 1922), $435,000.

M. STEWART (Lanark): Le ministre veut-il avoir l'obligeance de nous donner une explication de ce crédit?

L'hon. M. KENNEDY: J'ai l'explication suivante:

Le programme des travaux de la saison a été établi sur la supposition que les fonds provenant de la vente de l'outillage de l'entreprise aux entrepreneurs, seraient disponibles pour les travaux, en plus des crédits votés par le Parlement quand il fut décidé que ce crédit ne serait pas disponible, l'ingénieur en chef a fait remarquer que pour se conformer aux crédits parlementaires il serait nécessaire d'arrêter les travaux avant la fin de l'exercice financier. Comme l'adoption de cette mesure aurait été

au détriment sérieux des travaux et aurait augmenté les difficultés du chômage on a continué l'ouvrage en vertu d'un mandat du Gouverneur général.

M. CHURCH: Je ne me lève pas pour m'opposer à ce crédit, car j'ai toute confiance au ministre mais c'est la première occasion que nous ayons de discuter cet important crédit.

M. le PRESIDENT: Cette discussion pourra se faire sur les crédits du budget principal.

M. CHURCH: Mais ce crédit a trait à la politique du Gouvernement au sujet du canal de navigation Welland?

L'hon. M. KENNEDY: Quand nous examinerons le budget principal, on pourra discuter toute la question du canal.

M. CHURCH: Ce crédit comprend une question de politique et il est très élevé. Je désire présenter quelques observations à son sujet et je promets de ne pas être très long. Suivant moi, ce projet n'a pas été exécuté comme il aurait dû l'être. Le ministre a déclaré l'autre jour que l'ouverture du canal de navigation Welland ne se ferait pas avant 1927. Ce canal est un chaînon important de tout notre système de transport par eau depuis Montréal jusqu'à la tête des lacs. Jusqu'à ce qu'il soit achevé les plus gros navires des lacs supérieurs ne pourront pas arriver dans les lacs Erie et Ontario. Actuellement un navire transportant 500,000 boisseaux de grain doit, en arrivant à Port-Colborne, transborder son chargement sur deux ou trois petits chalands qui s'en vont à Montréal, au coût supplémentaire de 4 à 5 cents par boisseau. Ce transbordement détourne une grande partie du grain destiné à Montréal vers d'autres routes.

D'après un relevé présenté à une date précédente par la commission mixte internationale, une grande quantité de ce grain va à Buffalo. Je ne dis pas que le ministre soit responsable de cet état de choses, mais c'est excessivement regrettable. Le canal Erié, commencé à peu près à la même époque que le canal Welland ou peu de temps après, est terminé et il est ouvert maintenant avec le résultat qu'il prend une grande part du trafic qui devrait passer par les voies canadiennes. Si on avait fait preuve de la même énergie pour travailler à cette entreprise qu'on en a montré pour creuser le canal de Queenston et Chippewa, le canal devrait être prêt à être ouvert dans deux ans environ.

Tant que l'entreprise ne sera pas terminée, le peuple canadien ne pourra retirer des bénéfices proportionnés aux fortes sommes déboursées pour l'amélioration de ces canaux. Les ports du lac Huron, de la baie Georgienne, du lac Erie et du lac Ontario aussi bien que ceux du Saint-Laurent souffriront donc du fait de ces atermoiements. Or, d'après les renseignements qui ont été communiqués au Parlement, nous avons déjà déboursé $30,000,000 pour l'exécution de ces projets et personne n'est en mesure de dire à quelle date les travaux seront terminés; ces travaux déparent aujourd'hui la péninsule de Niagara. Si ces travaux du canal Welland étaient poussés avec vigueur, l'entreprise seraient terminée d'ici à une couple d'années et les gros navires qui font le service sur les Grands lacs pourraient atteindre les lacs Erie et Ontario. Il s'ensuivrait une réglementation des tarifs, pendant une bonne moitié de l'année, un peu plus d'uniformité entre les tarifs des compagnies de navigation et ceux des chemins de fer. Le rapport de la commission mixte internationale fait amplement ressortir l'importance qu'il y a de terminer ce canal au plus tôt. Je sais que le ministre s'est pleinement rendu compte de l'important facteur que constituera le canal Welland, une fois qu'ils sera terminé, afin de faire diminuer les tarifs relatifs au transport du blé de l'Ouest. Je n'ai pas l'intention de retenir plus longtemps l'attention de la Chambre ce soir. J'ose l'espérer toutefois, lorsque nous aborderons l'examen du budget principal, le Gouvernement fera voir qu'il se rend suffisamment compte de l'importance de cette entreprise pour donner effet aux conclusions du rapport de la commission mixte internationale, qui a étudié le problème sous ses divers aspects. Il y a longtemps que l'entreprise devrait être terminée. Il y aura trois ans l'été prochain, si j'ai bonne mémoire, que le canal Erie est en pleine exploitation et la population des Etats-Unis retire des bénéfices appréciables de cette nouvelle route par eau. Ce canal constitue un facteur de la plus haute importance, M. Hoover l'a fait observer l'autre jour. M. Hoover, cela va sans dire, est une autorité reconnue en cette matière et il accomplit une excellente tâche dans le but d'abaisser le coût de l'existence aux Etats-Unis. Il prétend toutefois que le parachèvement du canal Welland produira l'abaissement du tarif de transport que nous prévoyons dans cette grande entreprise. Quoique je repose la plus entière confiance dans l'habileté du ministre, j'espère que lorsque nous aborderons l'examen du budget principal, il sera en mesure de communiquer au Parlement la date ap-

proximative à laquelle les travaux seront terminés.

M. LEWIS: Si j'ai bien compris, un crédit de $5,000,000 fut inscrit au budget principal l'année dernière afin de pousser les travaux de construction du canal Welland; je désire savoir qui a autorisé le débours d'une autre somme d'environ $500,000 pour la continuation de l'entreprise? Du moment que le Parlement consacre une somme de $5,000,000 pour ces travaux, nous comprenons que les administrateurs en charge doivent limiter les dépenses à ce montant. Dans le cas contraire, les représentants du peuple n'ont plus leur mot à dire relativement à cette dépense des deniers publics, sauf lorsqu'il s'agit de voter des crédits supplémentaires. Je n'entends pas discuter la question du canal Welland aujourd'hui; cependant, je suis d'avis que ce canal fera concurrence aux deux chemins de fer transcontinentaux que nous avons déjà. Les chemins de fer sont exploités à perte de ce temps-ci; or, avant que le canal Welland soit terminé et exploité avec profits, l'intérêt du pays exige que l'on continue à construire au bénéfice des cultivateurs des embranchements qui leur permettront de transporter leurs produits aux lignes principales sans compter le gain que l'exécution de ces travaux procurent aux travailleurs. Voilà pourquoi, au lieu de continuer à dépenser une somme de $5,000,000 et un crédit complémentaire de $500,000, l'intérêt du pays en général exigerait plutôt, à mon avis, que le Parlement ouvrât des crédits destinés à la construction d'embranchements aboutissant aux sources mêmes des produits qui alimentent le trafic de nos voies ferrées, si toutefois l'Etat est en mesure de débourser une pareille somme. Cette méthode contribuerait à rendre profitable l'exploitation de nos deux chemins de fer transcontinentaux.

(Le crédit est adopté.)

Wagons du Gouverneur général.—Soins, réparations et changements.—Crédit complémentaire, $6,600.

L'hon. M. CRERAR: A quelles fins sera affecté le présent crédit?

M. GOOD: Il sera bientôt temps, à mon avis, de mettre un terme à ces dépenses particulières. Le Parlement a été appelé à voter cet après-midi une somme de $20,000 qui sera consacrée aux mêmes fins. Je tiens à protester contre toute augmentation de dépenses dans ce sens.

L'hon. M. KENNEDY: Selon la coutume, cette somme a été déboursée à l'occasion de l'entrée en fonction d'un nouveau Gouverneur général. Les wagons ont été réparés et remis à neuf. Il y en a deux et les frais se sont élevés à $6,600.

L'hon. M. CRERAR: Ces réparations étaient-elles absolument nécessaires? Les wagons étaient-ils dans un véritable état de délabrement ou bien le Gouvernement profite-t-il de l'arrivée d'un nouveau gouverneur général pour remettre à neuf et à grands frais les wagons mis à la disposition du représentant de Sa Majesté?

L'hon. M. KENNEDY: Je ne crois pas que ce soit la coutume de de débourser de fortes sommes de ce chef, chaque fois qu'un nouveau gouverneur général entre en fonctions.

Dans le présent cas les wagons n'étaient pas en bon état; ils furent envoyés à l'atelier, et il a fallu dépenser le montant mentionné, pour les faire réparer.

(L'article est adopté.)

Dépenses pour rails, accessoires et réparations à l'équipement jusqu'au 31 décembre 1921 (mandat du Gouverneur général, 21 décembre 1921), $735,000.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer): Les administrateurs du réseau de l'Etat commandèrent des rails en vertu du décret du conseil numéro 3,800, en date du 6 octobre 1921, autorisant des mesures pour enrayer le chômage, ce qui a nécessité un paiement d'environ $735,000 vers le 31 décembre 1921, et par le décret numéro 4652 il fut pourvu à ce paiement au moyen d'un mandat du Gouverneur-général. D'après certaines mesures adoptées subséquemment, il fut jugé à propos de comprendre les montants ainsi payés dans l'emprunt contracté par le réseau; la charge fut donc ainsi transférée et ce mandat ne fut pas utilisé. Bien qu'il ne doive pas servir, on a jugé nécessaire d'en inscrire le montant au budget supplémentaire, comme cela se fait d'ordinaire par rapport aux mandats du Gouverneur-général. De fait l'emprunt de $50,000,000 fut contracté cette année et a pourvu à cette somme de $735,000 qui, par conséquent, sera laissée intacte au budget et y apparaîtra tout simplement comme un article compris dans la comptabilité.

L'hon. M. CRERAR: Ces entreprises furent-elles adjugées en octobre?

L'hon. M. KENNEDY: La réparation de 2,000 wagons du réseau de l'Etat fut autorisée par décret du conseil, le 6 octobre, dans le but d'enrayer le chômage.

L'hon. M. CRERAR: Où les réparations furent-elles exécutées?

L'hon. M. KENNEDY: De ces 2000 wagons, 500 furent réparés à New-Glasgow, 500 à Amherst, 500 à Montréal et 500 à Hamilton.

L'hon. M. CRERAR: Cet item va-t-il suffire à payer toutes les réparations faites à ces wagons?

L'hon. M. KENNEDY: Le décret du conseil pourvoyait en même temps à la fourniture de rails. J'ai ici l'état qui concerne cette partie-là et je puis en faire lecture à l'honorable député s'il le désire.

L'hon. M. CRERAR: Je serais heureux d'en connaître les détails.

L'hon. M. KENNEDY: Le décret du 6 octobre 1921, autorisait l'exécution de grosses réparations à 2000 wagons du réseau dans le but d'enrayer le chômage et autorisait aussi, dans le même but, la fourniture de 75,000 tonnes de rails pour le réseau national et celui du Grand-Tronc. Ces commandes répondaient d'avance aux exigeances des chemins de fer pour la nouvelle année. On répara 540 wagons avant le 31 mars 1922, au prix moyen de $927.34, soit un total de $500,763. Depuis le 31 mars on a réparé 950 wagons, de sorte qu'il en reste encore 510 à réparer. Sur les 75,000 tonnes de rails, 40,000 furent achetées par le réseau national et payées sur les crédits du dernier exercice. Il en fut commandé:

A la Dominion & Steel, 19,380 tonnes de première qualité, à $49 par tonne, livrables au laminoir; à la Dominion Iron & Steel, 619 tonnes de seconde qualité, à $46.55 par tonne, livrables au laminoir; à la Algoma, 19,000 tonnes de première qualité, à $50 par tonne, livrables au laminoir; à la Algoma, 1,000 tonnes de seconde qualité, à $47.50 par tonne, livrables au laminoir.

Le réseau du Grand-Tronc en a commandé 29,000 tonnes, dont:

15,243 tonnes à la Dominion Iron & Steel, à $49 par tonne, livrables au laminoir; et 13,828 tonnes à la Algoma, à $49 par tonne, livrables au laminoir.

Cette marchandise devait être livrée en avril et mai, et payée en mai et juin. Il n'a pas encore été fait de paiements. La différence, 6,000 tonnes, n'a pas encore été commandée.

L'hon. M. CRERAR: Pour quel prix ces commandes furent-elles données? Combien ce service a-t-il coûté?

L'hon. M. KENNEDY: A la Dominion Iron & Steel Co., pour des rails de première qualité, à raison de $49. par tonne, livrables au laminoir, et pour des rails de seconde qualité, à raison de $46.55 par tonne, livrable au laminoir. A la Algoma, pour des rails de première qualité à raison de $50. par tonne, et pour des rails de seconde qualité, à raison de $47.50, livrables au laminoir. Pour le réseau du Grand-Tronc, à la Dominion Iron & Steel Company, 15,243 tonnes, à raison de $49. par tonne, et à la Algoma Steel Company, 13,828 tonnes, à raison de $49. par tonne, livrables au laminoir.

L'hon. M. CRERAR: Quel est le prix courant des rails?

L'hon. M. KENNEDY: Comme nous n'avons pas cherché à en acheter depuis ce temps-là, je ne suis pas en état de renseigner l'honorable député.

M. LEWIS: A-t-on ou n'a-t-on pas commencé à utiliser ces rails?

L'hon. M. KENNEDY: On les distribue et on s'en sert pour remplacer les vieux rails.

M. LEWIS: J'ai compris que le ministre avait dit qu'on ne ferait pas de prolongements de lignes cette année. Ne serait-il pas bon d'utiliser ces rails pour des embranchements?

L'hon. M. KENNEDY: On s'en sert pour les remplacements.

L'hon. J. A. STEWART (Lanark): A propos de cet article, je désire expliquer au comité que, dans les derniers mois de 1921, on a fait de vives représentations non seulement au département des Chemins de fer et Canaux et au Gouvernement, mais aussi au bureau de direction des chemins de fer nationaux, pour montrer que le chômage était tel dans les grands centres canadiens qu'on pouvait s'attendre à ce que les ouvriers souffrent beaucoup durant l'hiver 1921-22. On a demandé, non seulement aux bureaux de direction des deux réseaux, mais aussi au Gouvernement, et ces demandes sont venues de municipalités, de Boards of Trade, d'organisations ouvrières, de toutes sortes d'intéressés en somme. On a demandé que les chemins de fer anticipent l'achat de leurs fournitures de manière à ce que les commandes, susceptibles d'être accordées en 1922, le soient de façon à ce qu'on fasse le travail pendant l'hiver de 1921-22. C'est justement ce qu'on a fait. Le Gouvernement s'est entendu avec le bureau de direction du Canadien-Nord et celui du Grand-Tronc et leur a suggéré qu'il serait bon, eu égard au chômage, d'étudier la possibilité de placer ces com-

mandes immédiatement. On a donc décidé que les deux bureaux, après avoir décidé quels seraient les besoins de la saison actuelle en fait de rails et après avoir fait l'inventaire des wagons qu'il faudrait réparer ou remplacer pour l'exploitation de cette année, accorderaient des commandes de réparations ou de reconstruction de wagons en même temps que des commandes de rails pour remplacer les rails usés. Le Gouvernement s'est contenté d'avancer les fonds. C'est en suivant cette ligne de conduite que le Gouvernement mettant à exécution l'arrêté du conseil auquel le ministre a fait allusion, a autorisé les bureaux de direction et s'est procuré les fonds.

M. GAUVREAU: Je suis quelque peu surpris d'entendre l'ancien ministre (M. Stewart) dire que ces contrats ont été adjugés dans le simple but de diminuer le chômage dans certaines parties du pays. Ne sait-il pas que toutes ces commandes de réparations de wagons pourraient être remplies dans les ateliers des compagnies de chemins de fer, ateliers situés dans la province de Québec et ailleurs. Le simple fait que le ministre a fait donner les commandes à des compagnies particulières a diminué le nombre des hommes employés dans les ateliers de chemins de fer. On les a renvoyés et ils ont grossi les rangs des chômeurs d'autres parties du pays, simplement pour faire plaisir à ces corporations particulières que l'ancien gouvernement aimait tant. J'ai éprouvé beaucoup de peine à voir des centaines d'ouvriers mis à la porte au milieu de l'hiver parce que ces compagnies particulières voulaient se faire accorder ces contrats, malgré les souffrances subies par les ouvriers employés aux ateliers de la Rivière-du-Loup. Je suis surpris de voir mon honorable ami oser venir dire à la Chambre qu'il a appuyé le renvoi de ces hommes au milieu de l'hiver afin de venir en aide à quelques compagnies particulières.

L'hon. J. A. STEWART: En réponse à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau), je désire expliquer que ni l'ancien gouvernement ni le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'ont eu quoi que ce soit à faire dans l'adjudication de ces commandes. Je suis certain que les bureaux de direction chargés de diriger les ateliers dont parle mon honorable ami ont tenu compte des besoins de leurs personnels. Les commandes de rails ont été donnée aux compagnies qui s'occupent de la fabrication des rails. Quelques-unes ont été à la corporation d'Algoma et le reste aux acieries de de la Nouvelle-Ecosse. En ce qui regarde la réparation et la reconstruction des wagons, et aussi, du reste, en ce qui touche toutes les commandes de rails, on a tenu compte de la question du chômage et l'arrêté du Conseil autorisant les commandes qui ont été accordées, décrétait qu'en accordant ces commandes, on devrait en conférer avec le ministère du Travail afin que les commandes aillent où il y avait du chômage à soulager et non, comme le dit mon honorable ami de Témiscouata (M. Gauvreau) à des compagnies particulières pour toute autre considération que celle du chômage. En effet, aucune commande ne pouvait être accordée sans qu'on en ait conféré avec le ministre du Travail et sans qu'on ait visité et examiné la région où une commande était donnée, afin de tenir compte de la question du chômage dans le moment et aussi de la question des travaux en perspective au cours de la saison d'hiver.

L'hon. M. CRERAR: Dois-je comprendre que le ministre du Travail a choisi les endroits où ces commandes devaient se donner?

L'hon. J. A. STEWART: J'espère que le comité n'a pas interprété mes paroles comme le député de Marquette l'a fait apparemment. J'ai dit que les commandes avaient été placées d'avance, afin de remédier à la situation causée par le manque d'ouvrage, autant que cela était compatible avec le sens pratique des affaires et les règles d'une bonne administration. Le Gouvernement nourrissait ce dessein, il a été décidé que dans le placement des commandes, les conseils d'administration se rendraient exactement compte de la gravité du chômage. Or, les archives du ministère du Travail renfermaient plus de renseignements sur ce sujet qu'il aurait été possible d'en obtenir de toute autre manière. Mon honorable ami ne dépeint pas fidèlement la situation qui existait alors. Tout le programme était basé sur le manque d'ouvrage et le gouvernement précédent a pris garde de faire comprendre aux deux conseils d'administration que, en anticipant sur les besoins auxquels ces commandes devaient répondre, il fallait tenir bon compte des articles qui seraient nécessaires cette année. Il fut aussi stipulé que, bien que ces compagnies dussent procéder à la fabrication, le paiement n'aurait pas lieu avant la livraison. Elles pouvaient continuer à fabriquer et à entasser des rails, mais le conseil d'administration paierait au moment de la livraison qui aurait lieu lorsque le besoin s'en ferait sentir.

[L'hon. J. A. Stewart.]

M. KYTE: Pendant que ce crédit est en discussion, j'appellerai l'attention du ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) sur l'état de chômage qui existe présentement et depuis quelques mois dans la ville de Sydney. Celle-ci s'est élevée autour des aciéries établies il y a bien des années. Elle offre l'un des meilleurs marchés—de fait, c'est le meilleur que nous ayons au pays—pour la consommation de la houille extraite de l'île du Cap-Breton. Ainsi que le député de Lanark (M. Stewart) l'a dit, une commande a été donnée l'an dernier en anticipation des besoins des chemins de fer de l'Etat, et cette commande a beaucoup contribué à diminuer le chômage qui régnait il y a quelques mois dans ce foyer de population. Malheureusement, à cause de la crise qui se fait sentir dans toutes les sphères des Provinces maritimes et du Canada en général, les aciéries n'ont pas reçu de commandes en bloc pour la fabrication de l'acier.

Il y a un an, l'usine de Sydney employait près de 4,000 personnes qui, avec leurs familles, constituent la plus forte partie de la population de la ville. Cependant, le nombre des employés a été réduit à 800, il y a quelques mois. Aujourd'hui, et depuis quelque temps, 3,200 ouvriers qui travaillaient dans les aciéries battent le pavé. La ville n'a pas pu percevoir leurs taxes pour la simple raison qu'ils n'ont pas 'argent pour les payer; par conséquent, les fonctionnaires municipaux n'ont pas touché leurs appointements depuis plus d'un mois. Voilà un état de choses qui ne devrait pas exister dans aucune partie du pays, s'il est possible de l'éviter.

L'ancien gouvernement a bien fait de donner ces commandes en prévision des besoins des chemins de fer de l'Etat. Je crois, cependant, que le présent ministre des Chemins de fer, anticipant encore sur les besoins de ces voies ferrées en fait de rails, devrait commander à l'aciérie de Sydney, disons, 25,000 tonnes, afin qu'elle puisse rallumer ses feux et procurer aux ouvriers de cette ville l'ouvrage dont ils ont tant besoin.

Sydney est mal située pour recevoir des commandes d'autres compagnies canadiennes de chemin de fer. Jusqu'à présent, l'aciérie de Sydney n'a pas reçu une seule commande de rails d'acier du Pacifique-Canadien, parce que ce chemin de fer ne se rend pas à la ville de Sydney et que la compagnie répugne à payer à une autre compagnie le transport des rails. En conséquence, le Pacifique-Canadien, pour ce qui est des rails qu'il achète au Canada, se les procure de l'usine rivale du Sault-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario. Il en a été de même des rails achetés par le Grand-Tronc-Pacifique et par la compagnie du Grand-Tronc. Ces deux entreprises ont commandé des rails d'acier à l'aciérie d'Ontario.

Depuis des années, le gouvernement fédéral possède un chemin de fer dans les Provinces maritimes. Celui-ci est maintenant relié au réseau national et je soutiens que, dans un avenir rapproché, ce réseau de l'Etat devra nécessairement placer de grosses commandes de rails.

Bien que le ministre des Chemins de fer puisse avoir actuellement une quantité suffisante de rails, je pense que, étant donnés la situation qui existe à Sydney, et le désir de toutes les classes de la population d'apporter le plus grand soulagement possible au chômage, le Gouvernement aurait raison de donner une autre commande aux aciéries de Sydney dans le but d'aider aux chômeurs.

Des experts m'ont appris que les rails d'acier ne se détériorent pas quand ils ne sont pas employés. Au contraire, ils augmentent de valeur et d'utilité avec le temps, et l'on me dit que le Gouvernement ne perdrait rien, même s'il payait un intérêt sur l'argent emprunté dans le but de donner une autre commande à la compagnie de Sydney, parce que la valeur des rails, au point de vue de leur durabilité, aurait tellement augmenté en étant gardés en entrepôt un an ou deux, qu'il y aurait amplement compensation au sujet du coût additionnel.

J'espère que le ministre des Chemins de fer, ainsi que le ministre des Finances, qui, après tout, est le membre de l'exécutif qui doit en fournir les moyens, réussiront à donner une commande à Sydney. Je ne crois pas qu'il serait juste de mettre le prix de ces rails au compte des frais d'exploitation des chemins de fer, cette année, parce que les rails ne seraient pas employés avant 1923. Le Gouvernement ferait bien, je crois, d'étudier la proposition d'emprunter une certaine somme d'argent pour payer le coût des rails; mais cette somme ne devrait pas être inscrite au chapitre des dépenses du département des Chemins de fer en 1922-1923.

C'est là une affaire très importante, et outre que j'en saisis le comité, ce soir, mon collègue (M. Carroll), qui est actuellement occupé à des travaux de comité dans une autre partie de l'édifice, et moi-même, en avons causé avec le ministre des Chemins de fer et des Finances. Je vous donne avis, dès maintenant, que nous espérons re-

nouveler, dans un avenir fort rapproché, cette demande. J'espère donc que le Gouvernement trouvera moyen, vu l'état de choses actuel, de faire droit à cette requête et de remettre en opération les aciéries de Sydney.

L'hon. M. CRERAR: Il m'arrive d'approuver les sentiments exprimés par l'excellent whip ministérielle (M. Kyte). Mais, cette fois, je dois m'opposer le plus énergiquement possible à la doctrine étrangement remarquable qu'il vient d'exposer à la Chambre. Les ouvriers de l'acier de la ville de Sydney ont mes plus profondes sympathies mais, monsieur le président, je profite de cette occasion, pour faire observer à la Chambre que la situation qui existe aujourd'hui à Sydney met en pleine lumière la politique suivie par le pays dans le passé, en ce qui concerne l'industrie de l'acier au Canada. Les archives officielles nous montrent que le Dominion a subventionné cette industrie jusqu'à concurrence de 15 à 20 millions. Je ne puis donner le montant exact, mais je ne crois pas beaucoup me tromper. Nous avons versé en espèces sonnantes aux compagnies d'aciéries du Canada de 15 à 20 millions de dollars en subventions dans le but de leur aider à créer cette industrie chez nous, et à donner du travail aux ouvriers canadiens. Et, malgré tout cela, on nous demande, doctrine étonnante, de subventionner davantage cette industrie particulière, en donnant des commandes du Gouvernement afin de procurer du pain aux ouvriers de ces usines. Si c'est là un moyen sage et sûr de faire progresser le pays, il me reste certainement beaucoup à apprendre, je l'avoue en toute franchise.

Le ministre aura grandement tort, en ce qui touche le Gouvernement, s'il fait ses achats pour le réseau national en se laissant pas guider par les principes d'affaires les plus sérieux. L'un des reproches que j'ai à adresser à l'ancien ministère relativement à ces commandes particulières que nous discutons, est que, selon moi, on ne se conduisait pas en hommes d'affaires. Je n'insisterai pas sur le fait que ces commandes ont été données quelques mois seulement avant les élections. Mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart) dit que c'était dans le but d'aider aux chômeurs.

M. GAUVREAU: Et de bons libéraux ont été renvoyés des usines.

L'hon. M. CRERAR: J'accepte sa parole, mais il n'en reste pas moins significatif que les commandes aient été données à cette époque. Nous voyons que des commandes ont été placées à $50 la tonne.

Je ne sais pas à quel prix on peut acheter les rails aujourd'hui, mais je ne crois guère me tromper en disant que l'on peut les acheter à bien meilleur marché que ce chiffre. Ceci démontre une des coutumes commerciales qui devraient être adoptée dans l'exploitation de nos réseaux nationaux—les rails, wagons, et tout le matériel roulant pour l'exploitation de ces voies ferrées devraient être achetés à aussi bas prix que possible. Ce n'est pas un bon principe d'affaires de la part du Gouvernement —l'ancien ou le nouveau gouvernement— que de faire des commandes de rails ou d'autres matériaux pour ces chemins de fer, dans le but de soulager la situation du chômage, si nous devons en payer des prix plus élevés que nous mettons au compte de nos chemins de fer. Et j'avertis le ministre des Chemins de fer que je me réserve le droit de critiquer librement cette méthode d'administration de nos réseaux nationaux.

J'ai toujours soutenu, en Parlement et en public, qu'il faudrait exploiter nos réseaux nationaux d'après de sains principes d'affaires. Je crois que nous pourrions le faire. Mais non pas si l'on adopte des principes erronés. C'est l'exécutif seul qui devrait décider où et quand faire ces achats. Le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer occupent une position de grande influence, et le conseil exécutif des chemins de fer se rendrait tout naturellement aux avis du ministre relatif au temps et lieu d'achat. Il appartient donc au ministre des Chemins de fer et au Gouvernement plus qu'à tout autre, de faire disparaître cet état de choses de l'administration des réseaux nationaux.

Il n'y a pas longtemps, j'ai demandé au ministre ce que coûteraient ces rails, si nous les achetions maintenant, et je regrette qu'il n'ait pu me donner ce renseignement. J'espère qu'avant que les principales prévisions budgétaires du ministère des Chemins de fer soient soumises, le ministre pourra nous donner le renseignement désiré. On m'a dit—mais je ne sais si tel est le cas—que lorsque ces commandes ont été faites en octobre, on aurait pu les faire à meilleur marché. Je le répète, je ne sais si cette information est exacte. Mais, je le dis de nouveau, il n'y a qu'une chose à considérer relativement à l'administration des chemins de fer nationaux, c'est que tout le matériel d'exploitation, la réparation des wagons et du matériel roulant, l'achat de l'outillage, des rails, traverses, ainsi de suite, devraient être ad-

ministrés d'après des méthodes strictement d'affaires, c'est-à-dire, que l'on devrait toujours acheter là où on peut le faire le plus avantageusement possible.

M. KYTE: Je puis assurer mon honorable ami de Marquette (M. Crerar)), que je ne crois pas que la situation dans Sydney diffère beaucoup de celle des autres provinces de l'Ouest où l'on cultive le blé. Il y a quelques années, les cultivateurs de blé étaient prospères, ils recevaient de bons prix pour leur blé; les ouvriers dans les aciéries étaient prospères, parce que les aciéries étaient en pleine activité et que l'on payait de bons gages. On a demandé au Parlement d'établir une commission du blé. Je n'y trouve pas à redire; les cultivateurs du Canada occidental ont parfaitement le droit de demander cette commission. Mais, le but en est-il de réduire le prix du blé pour les cultivateurs de l'Ouest, ou d'assurer à ceux-ci de plus forts rendements? Si ce dernier objectif est celui que l'on a en vue, il faudra sûrement que cette augmentation de profits viennent des consommateurs de farine fabriquée de ce blé de l'Orient.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. KYTE: Mes honorables amis de l'opposition disent "non". J'avoue ne pas connaître suffisamment le procédé par lequel ils espèrent obtenir de plus forts profits, mais il ne s'ensuit pas moins que si le producteur désire un prix plus élevé pour sa marchandise, il faut nécessairement que le consommateur paye plus cher pour cette denrée.

Quelques DEPUTES: Oh, non.

M. KYTE: Une commission du blé a été établie, il y a une couple d'années, et les frais d'exploitation en ont été financés par le Gouvernement. Je ne sais si c'est ce que veulent actuellement les provinces de l'Ouest canadien, mais j'ai cru comprendre, lors de la discussion en Chambre, il y a quelques semaines, que nos amis de l'Ouest désiraient l'établissement d'une commission dont les opérations serait financées par le trésor public.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. KYTE: Bien entendu, le Gouvernement n'aurait rien à y perdre, car, comme dans le passé, l'argent avancé lui serait remboursé.

Quoiqu'il en soit de l'exactitude des faits que je viens d'indiquer; il est indéniable qu'il s'est produit, dans l'Ouest canadien, un état de choses tel qu'il devint nécessaire pour nos amis des provinces des prairies de chercher de nouveaux moyens de rendre plus rémunératrice la culture du blé.

Au cours de la présente session, j'ai entendu, dans la Chambre même, des honorables députés déclarer les uns après les autres que la culture du blé était loin de rapporter des bénéfices à ceux qui s'y livraient, vu les prix modiques qu'ils ont reçus pour leur blé, l'an dernier. Cela est parfaitement vrai, et, en ce qui me concerne, je suis prêt à appuyer toute proposition raisonnable dont mes amis des provinces de l'Ouest peuvent saisir la Chambre, tendant à améliorer la situation de leurs électeurs. Je dis donc que mon honorable ami de Marquette manque de générosité, pour ne pas dire plus, en combattant une motion de même nature, bien que différente de forme que je fais au nom de mes électeurs de la ville de Sydney.

L'hon. J. A. STEWART (Lanark) L'hon. député de Marquette a mis en doute la sagesse des moyens adoptés par l'ancien gouvernement, en octobre dernier. Je suis bien prêt à soutenir contre lui l'utilité pratique de ces mesures et à en passer ensuite par le jugement de la députation. L'initiative prise par le gouvernement était fondamentalement, essentiellement, bonne et réalisable, calquée sur celle prise au cours de l'hiver dernier par un bon nombre d'établissements particuliers.

Tout d'abord, le chômage avait pris une extension sérieuse au Canada. Dans les centres d'aciéries particulièrement, où se trouvaient les ateliers de fabrication de wagons, non seulement les exploitants de cette industrie, mais encore les municipalités, estimaient qu'au cours des dernières années jamais les perspectives n'avaient été aussi sombres pour les classes ouvrières, et l'on ne cessait d'adresser des requêtes au gouvernement et des députations des conseils municipaux de ces localités venaient nous voir pour insister sur la gravité de la situation.

Or, que fit le gouvernement? Après consultation avec le département du Travail, le gouvernement se convainquit que l'état de choses existant dans les différentes localités, tel que le représentaient les autorités municipales, était d'une réelle gravité et que les perspectives pour la saison d'hiver étaient des plus désespérantes pour la classe ouvrière. Ce que le gouvernement fit, ce fut de consulter les représentants des deux bureaux chargés de l'administration du réseau de l'Etat, quant à l'opportunité de donner des commandes pour la quantité de matériel qu'on utili-

serait au printemps et au cours de la saison. Or, abstraction faite peut-être de la question du prix, qu'on n'a pas soulevée, je ferai observer qu'il n'y a rien là qu'on puisse critiquer au point de vue pratique. Le gouvernement commanda la quantité de rails dont, de l'avis du bureau d'administration des différentes parties du réseau national, on aurait besoin au cours de cette saison, et la convention coûterait la stipulation qu'aucun paiement ne serait fait, tant qu'on n'aurait pas pris livraison, ce qu'on n'était pas tenu de faire avant qu'on n'eût réellement besoin des rails.

Si on a été mal avisé, à l'automne de 1921, d'assurer le maintien en activité de ces industries durant la saison d'hiver, alors qu'il était le plus à désirer, dans l'intérêt des ouvriers comme dans celui du pays en général qu'il n'y eût pas de chômage, je n'hésite aucunement à reconnaître que mon honorable ami de Marquette a raison. Mais nous avons tenu la ligne de conduite qui nous paraissait la meilleure; nous en avons alors assumé la responsabilité, et nous persistons à dire que nous avons eu raison. N'est-il pas arrivé assez souvent, au cours de la dernière saison, que les dirigeants d'industries particulières, engagés dans la fabrication de divers articles un peu partout au Canada, ont demandé à leurs clients de donner leurs commandes d'avance, après que les usines fussent tenues en activité durant les mois d'hiver lorsque le chômage battrait son plein. Si c'était là une conduite judicieuse de la part d'exploitants d'entreprises particulières, on ne peut certainement pas trouver à redire à la conduite du gouvernement, lorsqu'il donna ces commandes.

M. GAUVREAU: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Je désire le remettre au point en ce qui regarde les entreprises pour réparation de wagons. Il a voulu, dit-il, diminuer le chômage, mais il a agi de telle façon qu'il a privé de travail un bon nombre d'ouvriers de Truro, d'Halifax et de Québec, grossissant ainsi le nombre des sans-travail dans nos centres urbains.

L'hon. J. A. STEWART: La situation en ce qui regarde les réparations aux wagons et leur réflection était en tous points semblable à celle relative à la distribution des commandes de rails.

M. GAUVREAU: Vous avez eu tort dans les deux cas, alors.

L'hon. J. A. STEWART: Dans le placement des commandes de rails et d'autre matériel, et dans la réparation des wagons, ni le gouvernement ni le département des Chemins de fer n'a rien eu à voir.

M. MITCHELL: Mon honorable ami a déclaré, il y a quelques instants, si je ne me trompe, que ni le gouvernement ni le département des Chemins de fer n'a eu à s'occuper de ces commandes.

L'hon. J. A. STEWART: Non, j'ai dit: le département des Chemins de fer.

M. MITCHELL: Et que cela dépendait aussi du ministre du Travail.

L'hon. J. A. STEWART: On a prié le ministre du Travail de se mettre en rapport avec les directeurs du Canadien-Nord et du Grand-Tronc, afin qu'on tienne compte, dans l'adjudication des travaux, des conditions du chômage. Les directeurs des chemins de fer de l'Etat se sont aussi mis en rapport avec la direction du Pacifique-Canadien, car, si on tenait compte de la situation du chômage, il fallait que la direction du chemin de fer national canadien sut ce que le Pacifique-Canadien allait commander en fait de rails et de wagons. Donc, il y eut des conférences non seulement entre le département du Travail et les directeurs des deux chemins de fer de l'Etat, mais aussi entre ces derniers et la direction du Pacifique-Canadien. Mon honorable ami a parlé du placement des commandes et l'effet que cela avait eu sur les ateliers du réseau national et du Grand-Tronc. La chose avait été bien examinée par les bureaux de direction; il appartient aux députés de juger si leurs prévisions étaient exactes ou non. Mais on a tenu compte du chômage dans l'industrie particulière comme dans les ateliers des compagnies. Quant à savoir si la décision finale fut bien fondée. . .

M. BOIVIN: Le ministre veut-il nous expliquer clairement si c'était la direction du chemin de fer qui donnait son avis au Gouvernement ou bien si c'était le contraire?

L'hon. J. A. STEWART: C'était une question au sujet de laquelle on n'avait besoin d'aucun avis, et, à ma connaissance, aucun avis ne fut donné. Si on devait devancer l'époque des travaux, il fallait bien que le Gouvernement prit des mesures pour fournir les fonds; aussi l'arrêté ministériel dont il a été question autorisait les bureaux de direction à devancer l'époque des travaux qui devaient résulter de la décision qu'on allait prendre.

M. VIEN: Quand cela a-t-il eu lieu?

L'hon. J. A. STEWART: Au commencement d'octobre.

M. VIEN: Après la dissolution des Chambres?

L'hon. J. A. STEWART: Oui. Mon honorable ami de Marquette a eu l'air de dire que la transaction avait un caractère politique.

M. VIEN: L'honorable député le nie-t-il?

L'hon. J. A. STEWART: Absolument et positivement. La coincidence des dates ne suffit pas pour tirer une pareille conclusion. Mon honorable ami qui vient de me poser la question ne peut pas nier que le chômage existait à cette époque. Il n'accusera certainement pas le Gouvernement d'avoir créé le chômage pour pouvoir en profiter ensuite en donnant des commandes à l'approche des élections. Si ce n'est pas là son intention, et s'il admet que le chômage existait et qu'il était à propos de donner les commandes, alors son objection ne tient plus debout.

M. VIEN: Je n'admets rien du tout.

L'hon. J. A. STEWART: Je ne m'attends pas à ce que mon honorable ami admettre quoi que ce soit.

M. WARD: L'ancien ministère des chemins de fer a-t-il su que l'automne dernier, entre le milieu d'octobre et le 1er novembre, un train complet de rails avait été expédié à la petite ville de Sainte-Rose, je dirai probablement pour gagner une partie de la circonscription de Dauphin au candidat ministériel.

L'hon. J. A. STEWART: Je devrais supposer que mon honorable ami est suffisamment au courant de la façon dont les chemins de fer de l'Etat sont administrés pour ne pas poser une semblable question; mais puisqu'il est nécessaire de donner des explications je dirai ceci: D'après la loi telle qu'elle existe en ce moment et telle qu'elle existait au mois d'octobre dernier, ni le gouvernement ni aucun des ministères n'a quoi que ce soit à voir dans la situation qu'il prétend devoir exister, et à moins qu'il ne veuille prétendre que le bureau de direction exploitait le réseau et déposait les rails pour des fins politiques, son argument ne signifie rien. D'après la loi actuelle, le Gouvernement n'intervient aucunement dans l'administration de ce dont il a parlé. Aussi je dis que, à moins que l'honorable député ne veuille prétendre qu'il était mal à propos d'essayer d'atténuer le chômage, l'attitude de l'ancien gouvernement ne peut pas être mise en doute. On n'avait pas besoin de dépenser un sou avant qu'il ne devint nécessaire de prendre livraison de ce matériel pour les besoins du réseau. On a fait réparer les wagons là ou on l'a jugé à propos.

C'est le conseil d'administration du réseau qui a désigné les endroits et non le Gouvernement, et il a réparti ses commandes dans tout le pays. On devait tenir compte de la situation de l'usine intéressée. C'est-à-dire qu'au point de vue des affaires, il serait impossible de prendre des wagons de l'ouest du Canada pour les envoyer en réparation en Nouvelle-Ecosse. Il ne serait pas plus avantageux de faire venir des rails de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ouest du Canada, quand on peut les avoir aussi bien de la compagnie Algoma, au Sault Sainte-Marie. Toutes ces considérations ont été étudiées par le bureau d'administration et le Gouvernement n'y a pris aucune part, directement ou indirectement. C'est là-dessus que je désire particulièrement insister; c'est-à-dire que le Gouvernement n'a rien eu à voir dans ces contrats, si ce n'est de fournir ou entreprendre de fournir les fonds nécessaires au paiement après la fin de l'année fiscale de ces commandes anticipées. Telle est la situation. Comme je l'ai déjà dit, s'il y a là de quoi blâmer l'ancien gouvernement je puis vous assurer que ses anciens membres sont prêts à l'être.

L'hon. JAMES MURDOCK: J'ai été profondément surpris et heureux en même temps d'entendre les explications données par l'ex-ministre des Chemins de fer touchant l'adjudication de ces contrats de réparations de wagons accordés l'automne dernier, parce que ses déclarations montrent d'une manière évidente que j'ai été tout à fait mal informé depuis que je suis devenu ministre du Travail. Durant les deux ou trois premiers mois de cette année, j'ai reçu divers messieurs dont plusieurs m'ont affirmé que tout ce qu'il fallait pour qu'ils obtiennent une commande de réparations de wagons des chemins de fer nationaux, y compris le Grand-Tronc, c'était de faire une recommandation à mon collègue le ministre des Chemins de fer. Celui-ci, à son tour, ferait connaître aux fonctionnaires exploitant le réseau l'opinion du ministre du Travail disant qu'il fallait envoyer des commandes pour diminuer le chômage dans tel ou tel endroit et que toute commande de réparation y serait expédiée. C'est cela qu'on m'a distinctement fait entendre et je n'ai pas pu m'empêcher de me lever pour dire combien j'étais heureux d'écouter la déclaration de l'an-

cien ministre des Chemins de fer montrant que les gens qui sont venus me voir au début de l'année m'ont induit en erreur. J'ai de plus entendu le ministre dire qu'il serait désavantageux de faire réparer des wagons de l'ouest du Canada dans l'Est. Cependant on me dit—et j'aimerais qu'on me reprenne si je fais erreur—que des wagons du Grand-Tronc ont été envoyés d'un endroit à l'ouest de Montréal en Nouvelle-Ecosse, à une distance de 800 milles à peu près, réparés et renvoyés d'où ils venaient. Si on n'a pas fait cela j'aimerais beaucoup à ce que l'ancien ministre corrige cette déclaration inexacte.

Quelques DEPUTES: Vous avez raison.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis en vérité bien heureux d'avoir eu cette explication touchant l'adjudication de ces contrats de réparations parce que, je le répète, on m'a dit qu'ils se donnaient sur la recommandation du ministre du Travail aux fonctionnaires de la compagnie, par l'entremise du ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. MANION: J'aimerais dire quelques mots au sujet du secours accordé aux chômeurs par l'ancien gouvernement. Il est du moins une région du pays que je connais bien, c'est celle du nord d'Ontario et je puis dire que, dans cette partie de la province, la région qui entoure le Sault Saint-Marie et celle qui est située à la tête des Grands lacs, le Gouvernement a fait beaucoup pour diminuer le chômage grâce aux contrats dont mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer vient de parler. Je ne doute pas que le ministre actuel du Travail ait reçu la visite de beaucoup de gens demandant que l'on remédie au chômage, mais je ne crois pas qu'il ait reçu une demande d'aide financière de la région à la tête des Grands lacs. Il y a eu du chômage à cet endroit, mais bien peu en comparaison de ce qu'il y aurait eu si l'ancien gouvernement n'avait pas donné ordre de faire réparer des wagons dans cette région. Cela est aussi vrai du Sault Sainte-Marie à cause des contrats de rails qui ont été accordés à cet endroit.

Quant à ce qui regarde le transport à 800 milles de wagons envoyés en réparation, je ne prétends rien savoir des affaires de chemins de fer, mais je sais qu'il arrive souvent qu'on transporte des wagons aussi loin dans ce but. Bien des wagons réparés par la Canada Car Company à la tête des Grands lacs viennent de huit cents milles, des provinces des Prairies, et beaucoup viennent de plus loin encore.

Ils arrivent chargés de blé. Quoiqu'ils soient endommagés et nécessitent des réparations, leurs avaries ne sont pas assez grandes pour les empêcher d'être encore utilisés pour le transport. Après avoir parcouru une distance de plus de 800 milles ils sont envoyés aux usines de la Canada Car pour être réparés. Le Pacifique-Canadien en fait autant avec ses wagons. La compagnie du Pacifique, qu'on est habitué à considérer comme une exploitation supérieurement conduite, confie la réparation de ses wagons à la Canada Car, des wagons du même type, qui ont été employés au transport du blé de l'Ouest et qui, en certains cas, ont parcouru des distances de plus de 800 milles. Pour ma part—et j'ai contribué aux décisions prises—le gouvernement précédent a agi sagement en accordant ces travaux.

Il l'a fait, dit-on, à la veille des élections. Peut-on le blâmer d'avoir cherché à diminuer le chômage? Je ne le crois pas.

M. VIEN: Notre honorable collègue nous dira-t-il combien de wagons ont été réparés à Fort-William?

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas de détails, mais il doit y avoir environ 500 ouvriers employés encore à ces travaux. C'est autant de chômeurs de moins.

L'hon. M. FIELDING: L'ex-ministre des Chemins de fer vient de dire qu'il n'a pas adjugé de travaux à Fort-William.

L'hon. M. MANION: Peu m'importe que les travaux aient été donnés par le Gouvernement ou par l'administration du réseau national. Je ne sais qui a fait l'adjudication des travaux; je n'étais pas ministre des Chemins de fer. Mais je sais que des wagons du réseau de l'Etat ont été en réparation à la tête des Grands lacs, et que ces entreprises ont contribué à la diminution du chômage dans le nord de l'Ontario, ainsi que les adjudications de rails aux usines du Sault-Sainte-Marie.

J'en viens à la recommandation de l'honorable député de Marquette (M. Crerar) de maintenir le rendement des chemins de fer nationaux au niveau le plus élevé. Tout le monde est de cet avis. Mais je dis que si en concédant des travaux de réparations aux wagons du réseau national, de n'importe quelles réparations; si en concédant la construction de matériel roulant, la fabrication de rails, le Gouvernement, que ce soit celui-ci ou le précédent, le fait de telle sorte à diminuer le chômage et à un prix raisonnable j'exclus, bien entendu, le cas où les prix seraient scandaleux—je m'engage à appuyer les ministres actuels et à justifier leurs adjudications.

L'honorable membre a aussi critiqué la distribution de primes à l'industrie du fer. Je me souviens, à propos des primes que le ministre des Finances a autrefois accordées à la fabrication de l'acier, que notre collègue n'a eu aucune difficulté à démontrer leur parfaite utilité. Mais aujourd'hui je constate que le ministre n'est pas aussi empressé à contredire l'honorable député de Marquette (M. Crerar), probablement parce que les circonstances l'obligent de ménager l'honorable membre. Je vais venir à sa rescousse, car je fus favorable aux primes établies par le ministre vers 1896, aussi bien, c'est lui si je ne me trompe, qui déposa la loi tendant à accorder une prime à l'industrie métallurgique.

Ces primes atteignirent plusieurs millions de piastres. Les chiffres cités par l'honorable député de Marquette à ce sujet sont à peu près exacts. J'ai étudié la question moi-même, car comme nos collègues le savent, j'ai prononcé des discours en différentes occasions sur l'encouragement à l'industrie du fer et de l'acier. J'ai entendu le ministre des Finances affirmer, à mon grand contentement, que la situation de cette industrie dans le pays est due à l'aide que l'Etat lui a accordée. Le développement de l'industrie du fer et de l'acier a eu pour cause le régime des encouragements inaugurés par le ministre des Finances dans le ministère libéral de 1896.

Il se peut qu'on les ait accordées auparavant, mais je crois que c'est vers cette époque. D'après moi ces primes ont beaucoup contribué à créer ces procédés de manufacture du fer et de l'acier dans le pays. Je désire féliciter le ministre actuel des Finances de les avoir maintenues en vigueur aussi longtemps qu'il l'a fait. On les a supprimées depuis quelques années.

Je constate que mon honorable ami de Marquette et beaucoup de ses amis l'ont applaudi vigouruesement quand il critiquait ces primes. J'ai sous les yeux le budget et j'y trouve un chiffre de $6,084,000 dans le budget de l'agriculture, et l'an dernier, c'était $5,900,000. Je défie mes honorables amis de montrer que ce crédit de $6,000,000 n'est pas une prime accordée aux intérêts agricoles quand l'argent est payé. Je les défie de dire que ce n'est pas pratiquement une prime directe. Dans le budget de l'agriculture, je trouve ces crédits: fermes expérimentales, $1,315,000; administration et application de la loi pour la destruction des insectes nuisibles et des fléaux, $235,000; santé des animaux, administration et application des lois des maladies contagieuses des animaux et des aliments et des viandes en conserves, $1,710,000, et tous ces crédits forment un total de $6,000,000. Si ce n'est pas une aide directe aux intérêts agricoles, je ne sais pas ce que c'est. Cela ne me profite pas comme professionnel et cela ne profite pas non plus aux manufacturiers ni à aucune autre classe. C'est certainement une aide directe à l'agriculture et par conséquent c'est une prime à cette industrie. Pour moi, je l'approuve de tout cœur et je dis qu'on devrait l'adopter. Mais j'estime que les députés du groupe agricole de la Chambre devraient être conséquents quand ils critiquent les primes et s'ils doivent absolument condamner toutes les primes alors ils devraient aussi s'en prendre à la prime agricole dans le budget actuel.

M. SPEAKMAN: Je désire poser une question qui n'est peut-être pas conforme au règlement, mais l'honorable député a parlé des crédits pour l'administration et l'application de la loi contre les insectes nuisibles, la santé des animaux, administration et application de la loi des maladies contagieuses des animaux et de celle des aliments et des viandes en conserves, etc. Je voudrais savoir comment l'honorable député peut appeler cela une prime aux intérêts agricoles. Comme question de fait c'est dû en grande partie. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. le PRESIDENT: Je ferai remarquer au comité que la discussion dépasse les limites du sujet parce qu'il s'agit dans ce crédit de $735,000 pour des rails, etc.; et bien qu'il soit permis d'établir des comparaisons comme l'a fait l'honorable député de Marquette, le débat en est rendu à un point qui n'a plus de rapports avec cec rédit.

M. SPEAKMAN: C'est ce que je pense.

L'hon. M. MANION: Le président a parfaitement raison. Je parlerai seulement sur le crédit que nous discutons. Quand vous aidez à soulager le chômage comme le demande mon honorable ami de Cap-Breton-Sud (M. Kyte) qui voudrait que les travaux prévus par ce crédit se fassent dans les aciéries de sa circonscription, il est raisonnable d'agir ainsi même si cela coûte un peu plus au pays que dans quelque autre usine. N'est-il pas préférable pour le pays de payer quelques dollars de plus que de verser de l'argent à tire de charité aux chômeurs. Je le crois et je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député de Cap-Breton-Sud quand il demande, si la dépense n'est pas très grande, que l'on con-

serve ces aciéries en activité en un temps comme celui-ci. Il y peut être quelqu'égoïsme de ma part à parler ainsi parce que si le chômage augmentait dans le nouvel Ontario, je serais certainement le premier à demander qu'on vienne en aide de la même façon aux compagnies du nouvel Ontario pour mettre fin au chômage. J'aurais voulu relever une ou deux observations faites par l'honorable député de Marquette, mais comme on soulève des objections je m'en dispenserai pour le moment.

M. BOIVIN: Je n'ai pas l'intention de discuter ce soir la question des primes parce que j'estime que vous avez eu bien raison de la déclarer hors d'ordre. Mais le comité a une très importante question à examiner à propos de ce crédit, à savoir: les chemins de fer nationaux canadiens sont-ils administrés par la commission des chemins de fer nationaux canadiens ou ont-ils été administrés par le gouvernement précédent à la veille des dernières élections générales, pour des besoins politiques?

L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart affirme que ni lui ni l'ancien gouvernement n'ont eu absolument rien à faire avec l'envoi d'un train chargé de rails dans une certaine circonscription électorale, à la veille des dernières élections. En théorie, il a parfaitement le droit de donner cette réponse suivant moi. Si toutefois, la réponse de mon honorable ami est théoriquement exacte, l'ancien gouvernement avait-il le droit de décider à quels endroits ces commandes seraient placées? "Mais", rétorque l'ex-ministre, "un bon nombre de compagnies particulières ont fait exactement la même chose: ils ont commandé des articles dont elles n'avaient pas besoin pour l'instant afin de venir au secours des sans-travail."

J'occupais un siège ici lors de la dernière session et, si ma mémoire est fidèle, le problème du chômage était à l'ordre du jour; cependant, l'ancien gouvernement faisait grand état des méthodes qu'il avait adoptées afin de remédier à cette situation déplorable. Après la session, j'ai entendu parler partout du problème du chômage; or, l'ancien gouvernement attendit le mois d'octobre avant de se décider à donner des commandes pour les besoins de nos chemins de fer nationaux, c'est-à-dire après la dissolution du Parlement et alors qu'il cherchait une fois de plus à s'assurer l'appui du peuple canadien. C'est à cet instant critique que l'ex-gouvernement s'est apperçu que le chômage existait; or, qu'a-t-il fait? Il fit adopter un décret du conseil qui autorisait le ministre du Travail de l'époque à imposer sa volonté aux administrateurs des chemins de fer nationaux du Canada en leur indiquant quand et où ils devaient faire réparer les wagons ou encore acheter des rails. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart) s'excuse en disant que les compagnies particulières ont suivi la même politique. Je voudrais bien toutefois que mon honorable ami me citât le nom d'une seule compagnie qui a acheté des marchandises d'une entreprise rivale, alors que ses propres usines avaient fermés leurs portes et que ses ouvriers chômaient et crevaient de faim. Il est de notoriété publique que les usines des chemins de fer de l'Etat à Saint-Malo, bien qu'elles n'eussent pas absolument cessé tout travail, avait grandement diminué leur personnel et fonctionnaient à peine la moitié du temps. La même situation régnait aux usines du Grand-Tronc à Montréal, aux usines de l'Intercolonial à Fraserville et à Moncton, Nouveau-Brunswick. Or, qu'est-il arrivé? Les usines des chemins de fer de l'Etat ont-elles fourni du travail à leurs ouvriers? Les administrateurs ont-ils pris des mesures pour empêcher la détérioration des machines par la rouille et la négligence? Ont-ils tenté de les tenir en mouvement tout en procurant du travail à leurs ouvriers? Pas du tout. Les administrateurs de nos chemins de fer nationaux ont fermé les portes de leurs usines et ils ont donné des commandes aux autres compagnies. Ce programme a été exécuté par décrets en conseil. De quel droit l'ancien gouvernement a-t-il décidé par l'adoption de décrets en ministériels à quels endroits ces travaux seraient exécutés?

Si l'ancien gouvernement désirait exploiter lui-même les chemins de fer nationaux du Canada et qu'il ait eu le courage de l'admettre franchement, il n'y aurait rien à redire, mais mes honorables amis ont toujours soutenu le contraire. Ils ont affirmé solennellement à la face de l'ancien Parlement qu'ils n'avaient absolument rien à faire avec l'administration des chemins de fer nationaux. Chaque fois que nous posions les questions les plus ordinaires touchant les sommes déboursées, le prix du charbon ou des fournitures, des rails ou des wagons, mes honorables amis s'empressaient de répondre avec un ensemble touchant: "Nous n'en savons rien." Nous obtiendrons ces renseignements de M. Hanna, de Toronto. Ou encore: "Nous ne pouvons répondre à ces questions; nous n'avons rien à faire avec l'administration

de ces chemins de fer". L'ancien gouvernement a maintenu cette attitude jusqu'à la dissolution du Parlement et jusqu'au jour où les candidats des différents partis furent en ligne aux dernières élections. A partir de cet instant, mes honorables amis changèrent leur fusil d'épaule et ils adoptèrent plusieurs décrets du conseil afin d'obliger M. Hanna et ses associés à répartir les commandes en conformité des décisions du gouvernement. On alléguera peut-être que l'adoption de ces arrêtés ministériels étaient nécessaires afin de permettre aux administrateurs de se procurer des fonds. Or, le cabinet n'a jamais adopté de décrets du conseil à cet effet dans le cours du mois d'octobre dernier. Un mandat du Gouverneur général fut adopté le 21 décembre 1921, afin d'acquitter les dettes en souffrance quelques jours à peine avant que l'ancien gouvernement déposât les rênes du pouvoir.

Le premier arrêté ministériel fut donc adopté afin de permettre au ministre du Travail de l'époque de recourir aux mesures arbitraires dont on a tant parlé l'autre soir et d'indiquer aux administrateurs de nos chemins de fer d'Etat à quels endroits les commandes devaient être placées. L'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) a déclaré qu'il appuirait le Gouvernement du jour s'il faisait la même chose. Or, je poserai à mon honorable ami la question suivante: Appuirait-il le présent Gouvernement s'il prenait des wagons endommagés à l'Ouest de la circonscription qu'il représente pour les faire réparer à Saint-Malo, dans la province de Québec, tandis que les ateliers de Fort-William seraient fermés ou ne fonctionneraient que quelques jours par semaine?

L'hon. M. MANION: D'une façon générale, je ne serais pas prêt à le faire; cependant, la question dépend quelque peu de la situation du chômage à cette époque. Je ne suis pas au fait de ce qui s'est passé aux ateliers de Saint-Malo. Cependant, je répète l'assertion que j'ai faite tout à l'heure, il est à ma connaissance personnelle que les travaux exécutés à l'entreprise dans les usines du nord de l'Ontario, ont beaucoup contribué à soulager la situation découlant du chômage et cette assistance était absolument nécessaire.

M. BOIVIN: Exactement. L'attitude prise par l'ancien ministère, la veille de l'élection, a eu pour effet d'enrayer le chômage là ou il voulait l'enrayer, et de créer du chômage là ou il voulait en créer ou là où il était indifférent à ce qu'il en fût créé ou non.

L'hon. M. MANION: N'aurait-il pas été assez étrange qu'il s'occupât d'enrayer le chômage là où il n'aurait pas voulu l'enrayer?

M. BOIVIN: Cela eût été étrange, mais pas la moitié autant qu'une foule de choses faites par l'ancien ministère. Je dirai, en terminant—j'ai peut-être l'entendement difficile—que les explications de l'ancien ministre des Chemins de fer n'ont pas encore abouti à me faire comprendre la nécessité d'un décret du conseil à cet égard, ni pourquoi un gouvernement étranger à l'administration du réseau national pouvait autoriser, par décret, un ministre du Travail à dire où ces travaux devaient être faits, et je suis encore à me demander si une corporation ferait bien de fermer ses propres ateliers et de payer pour faire faire son ouvrage par d'autres institutions, quand son outillage et ses employés sont inoccupés.

L'hon. J. A. STEWART: L'honorable député de Shefford (M. Boivin) se dit fort surpris que l'ancien ministère ait jugé nécessaire de rendre un décret pour déterminer à quel endroit il faudrait réparer certains wagons. Or, il ne fut jamais rendu de décret par le conseil à ce supet. Il se dit également fort surpris que l'ancien ministère ait rendu un décret pourvoyant à ce que le ministre des Chemins de fer fût considéré comme la suprême autorité. . .

M. BOIVIN: J'ai dit le ministre du Travail.

L'hon. J. A. STEWART: . . . que le ministre du Travail fût considéré comme la suprême autorité et eût le privilège d'indiquer aux dignitaires des deux conseils de chemins de fer où les wagons devaient être réparés. Or, le conseil n'a jamais rendu de décret attribuant au ministre du Travail le droit de déterminer où ces travaux devaient être exécutés.

M. BOIVIN: Alors, qu'a-t-il eu à faire à ce sujet?

L'hon. J. A. STEWART: Il n'a eu qu'à se conformer à l'autorisation donnée, dans le décret du conseil lui-même. . .

M. BOIVIN: Très bien!

L'hon. J. A. STEWART:. . . de conférer de ce sujet avec les représentants des conseils ou commissions. (*Exclamations.*) Il est étrange que les honorable députés s'amusent de ce que la question du chômage

ait pu déterminer le ministre et le ministère du Travail à se consulter.

Qu'il soit bien compris que l'ancien gouvernement n'est intervenu de façon ni directe ni indirecte par rapport aux commandes à donner, au nombre de wagons à faire réparer ou à la quantité de rails à commander.

M. BOIVIN: Excepté le ministre du Travail.

L'hon. J. A. STEWART: Le ministre du Travail est resté étranger à tout cela.

M. VIEN: Alors, qu'a-t-il fait pour enrayer le chômage?

L'hon. J. A. STEWART: Si mon honorable ami est incapable de saisir la situation de lui-même, je crains qu'il ne puisse réussir à la saisir en dépit de toute l'aide que je lui fournirais à cette fin. En tous cas, je le répète, ni l'ancien gouvernement ni l'ancien ministre du Travail ne sont le moindrement intervenus pour déterminer quels wagons il fallait réparer ni quel matériel il fallait acheter, cette question étant exclusivement du ressort des deux conseils. Qu'on ne s'y trompe pas, le ministère n'a aucunement cherché à influencer l'un ou l'autre de ces conseils dans un sens quelconque.

M. MITCHELL: L'honorable député vient de dire que le ministre du Travail devait s'aboucher avec quelqu'un au sujet de la dépense de cet argent. Avec qui devait-il s'aboucher?

L'hon. J. A. STEWARD: Peut-être le comité me comprendra-t-il mieux si je lui dis que le ministre du Travail devait être la source des renseignements à être fournis au sujet du chômage qui régnait dans le pays.

M. MITCHELL: A qui ces renseignements devraient-ils être fournis?

L'hon. J. A. STEWART: Ils étaient à la portée des membres des deux conseils du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, de qui relevait toute la question de ces commandes et de l'achat de ce matériel.

M. BOIVIN: Pourquoi cela a-t-il été mentionné dans le décret du conseil?

L'hon. J. A. STEWART: Qu'est-ce qui a été mentionné?

M. BOIVIN: Le fait qu'on devait prendre conseil du ministre du Travail.

L'hon. J. A. STEWART: Parce que toute la situation était le résultat du chômage.

[L'hon. J. A. Stewart.]

M. BOIVIN: C'est pour cela que le fait a été mentionné dans le décret du conseil?

L'hon. J. A. STEWART: Oui. Le ministre du Travail ne pouvait pas indiquer où une seule commande serait placée. Il lui était loisible de donner aux employés des deux conseils d'administration des renseignements sur le chômage, renseignements que reçoit son département et qu'il garde dans ses archives.

M. VIEN: Mon honorable ami, me dira-t-il si, à cette époque-là, le ministre du Travail a indiqué au conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada les endroits où il y avait des sans-travail à secourir?

L'hon. J. A. STEWART: Je n'en sais rien; je n'ai jamais été présent (*Exclamations*). Il y en a qui rient, mais je leur demanderai comment il m'aurait été possible d'obtenir les renseignements que mon honorable ami vient de me demander?

M. VIEN: Cela devait être possible, car vous étiez ministre des Chemins de fer.

L'hon. J. A. STEWART: D'après la loi qui existe aujourd'hui et qui existait alors, le ministre des Chemins de fer n'a aucun pouvoir de placer des commandes de fournitures; certes, mon honorable ami doit le savoir. Telle était la situation au mois d'octobre l'an dernier, et elle est la même aujourd'hui.

M. VIEN: Mon honorable ami peut-il expliquer pourquoi cent hommes ont été mis à pied à Fraserville, où il y avait déjà des chômeurs, tandis qu'ailleurs on secourait les sans-travail?

M. CASGRAIN: Et trois cent dans la ville de Québec.

L'hon. J. A. STEWART: Je ne puis, je le crains, expliquer la chose plus clairement à mon honorable ami. Si l'ouvrage a manqué dans des entreprises de l'Etat, le gouvernement n'en a pas été averti, et je sais que, dans le placement de toutes les commandes, on a tenu compte de toute la question de chômage, non seulement dans les industries que l'Etat possédait et exploitait, mais par tout le pays. Quant à la question du ministre du Travail (M. Murdock), qui veut savoir si des wagons étaient amenés de Montréal dans la Nouvelle-Ecosse pour y être réparés, je crois savoir que des wagons ont été conduits de la province de Québec dans la Nouvelle-Ecosse pour y être restaurés. On a agi ainsi pour deux raisons: d'abord, parce que quelques-unes des compagnies qui construisent des

wagons, tant dans la province de Québec que dans la Nouvelle-Ecosse n'avaient pas les outillages voulus pour exécuter les travaux à faire; deuxièmement, parce que, à ce moment-là, il y avait beaucoup plus de chômage en certains milieux de la Nouvelle-Ecosse qu'à Montréal où le travail aurait pu être exécuté s'il avait été fait dans la province de Québec.

M. VIEN: Et les secours distribués dans la Nouvelle-Ecosse servaient une fin plus utile.

M. DUFF: Le ministre a donné deux raisons je puis en mentionner une troisième: le colonel Cantley était candidat tory.

L'hon. J. A. STEWART: C'est là une affaire que le député de Lunemburg (M. Duff) devra débattre avec les conseils d'administration des deux réseaux qui ont donné la commande.

M. DUFF: Le colonel Cantley était membre du conseil d'administration.

L'hon. J. A. STEWART: Voilà une affaire qui ne se rattache pas au fondement de toute la question parce que...

M. DUFF: Et il a été vaincu.

L'hon. J. A. STEWART: ...le département n'a pas placé la commande.

M. CASGRAIN: Cette commande a servi à graisser les essieux pour ainsi dire.

L'hon. J. A. STEWART: Je désire ajouter un commentaire au sujet des paroles du ministre du Travail qui a parlé du placement des commandes par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer. Si j'ai bien compris, c'est ce qu'il a dit dans la Chambre.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai dit que pendant les deux ou trois premiers mois de mon administration, des représentants de ces manufactures de wagons m'ont souvent fait penser que toutes les commandes précédentes pour la réparation de wagons à New-Glasgow, à Amherst, à Montréal, à Hamilton et à Fort-William, avaient été données à la suite des recommandations du ministre du Travail au sujet de la situation du chômage dans des endroits particuliers.

Ces recommandations ont été faites par l'entremise du ministre des Chemins de fer aux membres des conseils d'administration du réseau national, et les commandes ont été placées en conséquence. On m'a donné à entendre que tout ce qu'il me fallait faire, c'était de me rendre compte de la gravité du chômage dans les différents milieux intéressés, et de faire les recommandations nécessaires au ministre des Chemins de fer qui passerait le mot d'ordre au conseil d'administration, lequel ne demanderait pas mieux que d'ordonner les réparations d'autres wagons, si nous en avons d'autres à réparer.

L'hon. J. A. STEWART: Je tiens à déclarer sans aucune réserve que tout ce que le ministre du Travail a dit des événements qui se sont déroulés l'automne dernier est absolument gratuit. Je ne fais pas de restriction mentale. J'affirme que sa déclaration relativement à tout ce qui s'est passé ne repose sur rien.

M. LOGAN: Si je tiens à traiter ce sujet, c'est qu'il me semble y avoir beaucoup de notions erronées non seulement parmi les députés de la gauche, mais aussi de ce côté-ci de la Chambre. En premier lieu, les meilleures compagnies de chemins de fer de ce continent avouent aujourd'hui quelles n'ont rien à gagner à réparer leurs propres wagons. De nos jours, il n'y a pas aux Etats-Unis une seule grosse entreprise qui exécute ses réparations. A Buffalo et en d'autres lieux des Etats-Unis, il y a de grandes usines qui accomplissent les travaux de ce genre, non pas pour l'Etat, mais pour des réseaux privés du pays. Quant à la commande que le gouvernement précédent a donnée et qu'on est actuellement à remplir, je ne crains pas de dire que les usines de la Canada Car and Foundry Company, à Amherst, ont fait les réparations pour 30 p. 100 de moins que ces travaux auraient coûté dans les usines de l'Etat, à n'importe quel endroit du réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

M. PARENT: Que faut-il penser du Pacifique-Canadien?

M. LOGAN: Lui aussi fait faire les réparations par d'autres. Or, quelle est la vérité? Je n'ai pas mission d'examiner si cette commande a été placée en vue des résultats politiques qui pourraient en découler. Dans ce cas, on a fait un beau gâchis, car les travaux n'ont commencé qu'à peu près trois jours avant l'élection. Je le répète, j'ignore quelle idée on pouvait avoir du point de vue politique; je sais, cependant, que si jamais un gouvernement ou le conseil d'administration d'un chemin de fer a eu raison de donner de l'ouvrage aux compagnies de fabrication de wagons d'Amherst et de New-Glasgow, c'est le gouvernement qui existait au mois d'octobre dernier. Je le déclare pour rendre justice à ces villes, quoique cette assertion puisse ne pas être du goût de la droite. Dans la ville d'Amherst, où j'habite lorsque je suis chez moi, les différents

établissements industriels emploient habituellement 2,300 hommes. L'automne dernier, de ces 2,300 ouvriers, moins de 400 avaient de l'ouvrage. Pendant quelques mois, les usines a wagons de l'endroit, qui avaient occupé de 1,000 à 1,250 hommes n'ont eu absolument rien à faire; les gens battaient le pavé; les femmes souffraient; les enfants étaient dans le besoin; la ville elle-même dépensait de grosses sommes d'argent pour tâcher de remédier à la situation, et une société de secours s'est formée et a distribué des milliers de dollars recueillis parmi la population; la société de la Croix-Rouge a tâché de tenir tête à cet état de choses. Cette commande de 500 wagons a été une bonne aubaine pour la ville.

M. VIEN: Mon honorable ami se rend-il compte que les reproches adressés au gouvernement précédent n'étaient pas d'avoir donné une commande de wagons à Amherst pour diminuer le chômage, mais d'avoir tardé à placer cette commande jusqu'au commencement de la lutte électorale, le gouvernement n'ayant accordé des secours que lorsqu'il a cru que cela pouvait lui être utile?

M. LOGAN: Je ne suis pas ici pour apprendre à mon honorable ami, ou à tout autre, ce que le gouvernement précédent avait en l'idée. Je dépeins le situation qui régnait à Amherst à ce moment-là, situation qui exigeait des secours immédiats, et je me borne à dire que les chemins de fer les mieux administrés du continent adoptent le principe de faire réparer leurs wagons dans des ateliers du dehors. Je fais également observer que le gouvernement aurait manqué à son devoir, l'automne dernier, s'il n'avait pas secouru les sans-travail à Amherst; cela ne souffre aucun doute. Quelqu'un a dit que des wagons du Grand-Tronc ont été conduits à New-Glasgow pour y être réparés. Pourquoi donc? Parce qu'il y avait des wagons d'acier qui ne pouvaient pas être réparés ailleurs, comme l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart) l'a dit ce soir.

Je m'adresse maintenant à mes amis les progressistes en particulier. Nous espérons que, cet automne, nous aurons la plus belle récolte que l'Ouest ait jamais produite. Nous le souhaitons tous. Les chemins de fer de l'Etat, ainsi que ceux qui sont sous sa juridiction, ont environ quinze mille wagons qui ont besoin d'être réparés. Supposons que la récolte de l'Ouest, cet automne, soit des plus abondante, ne croyez-vous pas qu'un gouvernement serait excusable de ne pas avoir mis ces wagons en état de la transporter? Pourquoi le Gouvernement ne ferait-il pas réparer ces wagons, en donnant du travail aux chômeurs.

M. VIEN: Quand s'est-on ressenti du chômage pour la première fois à Amherst?

M. LOGAN: Il existait déjà il y a une quinzaine d'années.

M. VIEN: A quelle date le gouvernement a-t-il commencé à y apporter du soulagement?

M. LOGAN: Il y a quinze ans environ que les premiers symptômes du chômage se sont manifestés à Amherst, et alors le ministère de mon chef regretté, sir Wilfrid Laurier, a donné des entreprises à la Robb Engineering Works Company pour la réparation des locomotives afin d'améliorer la situation. C'est le précédent qui a été établi pour donner du travail aux usines particulières. A mon avis, non seulement l'ancien exécutif avait raison de prendre cette décision, mais je crois qu'il est du devoir du Gouvernement actuel de prendre ce moyen pour enrayer le chômage dans les villes.

M. BOIVIN: L'honorable député veut-il dire au comité si, d'après lui, la loi permettait à l'ancien ministère, ou si elle permet à celui d'aujourd'hui, de dicter aux administrateurs des chemins de fer nationaux par qui ils feront réparer leurs voitures?

M. LOGAN: Je ne crois pas que cette question se rapporte au débat. Si je le pensais, je dirais que le Gouvernement possédant 22,000 milles de voies ferrées et ayant le droit de faire n'importe quoi pour aider aux sans-travail, est obligé de faire le nécessaire à cette fin. Il se peut que je défende la conduite de l'ancien exécutif. (*Exclamations.*)

M. VIEN: Mon honorable ami pense-t-il que l'ancien gouvernement aurait dû commencer à soulager le chômage avant la dissolution.

M. DUFF: Un peu plus tôt.

M. LOGAN: Ce n'est qu'au mois d'août de l'an dernier que le chômage est devenu sérieux. Soyons francs.

M. VIEN: Vous avez dit qu'il a commencé il y a une dizaine d'années.

M. LOGAN: J'ai dit que le chômage est devenu critique au mois d'août de l'an dernier, mais afin de convaincre mon collègue que nous avions un précédent relativement à la conduite de l'ancien cabinet, je lui ai rappelé que, il y a quelques années, le mi-

nistère de sir Wilfrid Laurier avait accordé des entreprises pour la réparation des locomotives à Amherst où il y avait déjà des sans-travail, bien que la situation du chômage ne fût pas grave alors.

Je ne crois pas que nos honorables amis les progressistes devraient prendre cette attitude à ce sujet, parce qu'ils auront peut être besoin de ces wagons dans quelques mois, et nous le souhaitons tous. S'il est vrai que 15,000 wagons ont besoin d'être remis en bon état, et si le chômage existe au pays, le Gouvernement, au lieu de distribuer des aumônes ici et là, devrait donner du travail à ces ouvriers qui veulent des salaires mais non la charité.

On a beaucoup parlé, ce soir, du chômage à Moncton, Fraserville et autres endroits. Je ne connais rien de la situation dans les autres villes, mais je sais qu'à cette date il n'y avait pas de chômage à Moncton, et que pas un seul ouvrier n'a été destitué parce que cette commande a été donnée à la Canadian Car and Foundry Company pour le soulagement des sans-travail d'Amherst. Il est incontestable que cette ville se trouvait dans un pressant besoin et que l'aide était absolument nécessaire.

M. SIMPSON: L'ancien ministère a été en butte à de nombreux reproches pour avoir, l'automne dernier, donné certaines commandes de rails d'acier et autre matériel dans le but de venir en aide aux chômeurs. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a dépeint avec beaucoup plus de force que je le pourrais moi-même la situation qui existait dans certains centres industriels, l'automne dernier. Si quelques-uns des membres qui ont censuré la conduite du gouvernement, à cette époque, avaient pu la constater par eux-mêmes, je ne pense pas qu'ils auraient été si empressés à condamner ces commandes de rails données d'avance en prévision de l'emploi qui pourrait être procuré à nos ouvriers durant les mois d'hiver.

L'honorable représentant de Lotbinière a demandé de quand datait le chômage. Je puis dire que les représentants d'aciéries de Sidney et du Sault Sainte-Marie ont beaucoup insisté auprès de l'exécutif des chemins de fer, le printemps dernier, pour qu'il entreprenne des travtux afin de procurer de l'emploi aux hommes, durant l'été. On en a donc fait la commande; à l'automne, les travaux étaient achevés, et les hommes se trouvèrent sans travail tout l'hiver. Alors, le ministre des Chemins de fer a tout naturellement conseilllé aux compagnies de chemins de fer de ne pas attendre le moment où ils auraient besoin de rails pour en faire la commande, mais de faire cette commande aussitôt, afin de prévenir le chômage. C'est ce que l'on a fait. On dit que ce procédé a été adopté pour des fins politiques. Eh bien, en ce qui concerne au moins les commandes de rails, si tel avait été réellement le but, on n'a pas obtenu le résultat désiré, car la plus grande partie des commandes de rails a été faite à Sydney. Quel en a été le résultat? L'honorable représentant du Cap-Breton a demandé au ministre des Chemins de fer de voir à ce que l'exécutif des réseaux nationaux devance le moment où ils auraient besoin de matériaux afin de soulager la situation du chômage qui existe depuis quelque temps dans cette partie du pays. Il a toute ma sympathie à cause de cet état de choses, qui, dit-il, existe là-bas. Mais, permettez-moi de vous dire que les aciéries dans ma circonscription se sont occupées des travaux qui leur avaient été confiés, l'automne dernier. Se rendant compte que si le travail était fait par des équipes complètes, les commandes seraient bientôt complétées, et que les hommes se trouveraient conséquemment encore sans ouvrage, l'on décida d'employer des équipes simples dans les usines; ainsi, les industriels purent maintenir les roues de leurs usines à l'œuvre, jusqu'au milieu d'avril, pour les commandes qui leur avaient été faites à ce moment. Ils eurent à subir une perte de plus d'un demi-million de dollars dans l'effort qu'ils firent pour agir loyalement envers les compagnies qui leur avaient fait ces commandes, ainsi qu'envers les ouvriers. Ne serait-il pas mieux que les administrateurs des chemins de fer devance ainsi à ces fins le moment où ces matériaux seront nécessaires, plutôt que de distribuer de fortes sommes d'argent, pour le soulagement de la détresse et de la souffrance dans le pays, comme l'a dû faire le ministère du Travail? Vous voyez des crédits de plus de $500,000 figurant dans les prévisions budgétaires, qui sont affectés au soulagement de la situation—à la charité, pratiquement. Ce n'est pas ce que veulent les hommes; ils ne demandent que l'avantage de travailler pour se gagner honnêtement de quoi vivre.

Il est évident que mon honorable ami de Marquette ne s'occupe guère de nos aciéries; il critique sévèrement les subventions et les gratifications faites dans le but de contribuer à leur établissement. Tandis qu'il a raison de dire que les gratifications se sont élevées à quinze millions, je puis dire que quatre des plus grandes aciéries canadiennes ont remboursé au trésor public, au

moyen des droits douaniers sur la machinerie et les matériaux, plus qu'elles n'ont reçu du Gouvernement à titre de gratifications. La Algoma Steel Corporation du Sault Saint-Marie a une liste de paie d'environ huit millions par année. Il ne faut pas oublier le transport considérable que l'exportation de ces aciéries procure à nos réseaux nationaux. Il ne faut pas oublier non plus que nous percevons des sommes énormes d'argent, sous forme d'impôts sur le revenu de leurs directeurs et de quelques-uns de leurs employés les plus hautement rémunérés. Si nous tenons compte de ces faits, le montant payé en gratifications semble bien minime, en effet, comparativement à ce qui en revient au trésor public. D'ailleurs, lorsque la guerre a été déclarée et que l'on a demandé des munitions au Canada, n'est-ce pas grâce à nos aciéries que nous avons pu entreprendre ces travaux? Mon honorable ami de Marquette critique beaucoup lorsqu'il s'agit de gratifications, mais il ne critique pas autant lorsqu'il est question de crédits pour venir en aide aux colons de l'Alberta et de la Saskatchewan, et leur procurer l'approvisionnement nécessaire, le bois, les vêtements, le combustible, ainsi de suite, ainsi que le fourrage pour les animaux. Le montant prévu à ces fins, cette année, est de 325,000, et le même crédit avait été voté l'an dernier. Je ne m'en plains aucunement, mais ne croyez-vous pas qu'au lieu de distribuer ainsi des aumônes, il serait mieux que les chemins de fer devance le moment de leurs commandes afin de procurer du travail aux chômeurs.

M. VIEN: A-t-on soulagé la situation du chômage dans la circonscription de mon honorable ami?

M. SIMPSON: Il y a certainement eu un soulagement dans ma circonscription et dans la ville du Sault Sainte-Marie, à cause des commandes de rails. Grâce à cette commande de rails, le Sault Sainte-Marie n'aura pas besoin d'une fraction de ce crédit de $500,000 que la Chambre doit voter pour le soulagement des chômeurs.

Mon honorable ami de Marquette a protesté avec éloquence, l'autre jour, contre la nomination par le Gouvernement d'un comité de chemins de fer spécial, dans le but d'étudier la question des taux de transport de marchandises, mais il a proposé que la convention du Pas du Nid-de-Corbeau soit rétablie.

Il comprend parfaitement qu'il faut exploiter nos voies ferrées d'une façon sensée et maintenir une échelle convenable de tarifs de transport, si l'on veut éviter l'augmentation des déficits. Pourtant, il demande qu'on remette en vigueur la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, en juillet, ce qui aurait pour résultat de diminuer sensiblement les revenus des chemins de fer nationaux et d'assurer la plus forte proportion des bénéfices aux expéditeurs de grain de l'Ouest. Pourquoi, alors, trouverait-il à redire, si l'on conseille de placer d'avance des commandes dans le but de procurer de l'emploi à ceux qui en réclament, évitant ainsi la nécessité de dépenser beaucoup d'argent en secours?

M. HOEY: Maintenant que la joute oratoire a pris fin, j'aimerais à parler au nom du petit groupe de députés qui se trouvent dans ce coin de la Chambre, qui survivent encore et qui redoutent une seconde attaque. Je voudrais demander au ministre de nous dire combien de cet argent qui a servi à payer le coût de réparation des wagons de l'Etat a été dépensé dans la ville de Winnipeg et dans celle de Transcona, où les ateliers du gouvernement sont situés et ou les ouvriers ont été mis à la petite journée durant tous les mois dont on a parlé au cours de ce débat? Je demande cela, parce que j'aimerais que la population de ces circonscriptions électorales sût dans quelle mesure le gouvernement l'a aidée au pire moment du chômage. Je ne vois pas pourquoi la circonscription que je représente serait l'objet d'un passe-droit au profit de celle représentée par mon honorable ami de Fort-William.

L'hon. M. MANION: Avant qu'on réponde à cette question puis-je mentionner un simple fait à l'honorable député qui siège à ma gauche uniquement dans le but de renseigner le comité? Bien qu'on eût adjugé l'entreprise des travaux de réparation des wagons à un établissement de Fort-William, —j'ai oublié de signaler le fait plus tôt,— le travail ne fut exécuté qu'un mois après l'élection. Cela peut répondre à la question de mon honorable ami. Cette circonstance n'a eu que fort peu d'influence apparemment sur le résultat de l'élection. Si l'on avait désiré influencer les électeurs de cette division, on aurait commencé les travaux, un mois, au moins, avant la fin de la compagne électorale.

M. HOEY: Ce n'est pas là une réponse à ma question.

L'hon. M. KENNEDY: En réponse à mon honorable ami, au sujet des 2,000 wagons mentionnés dans le décret du conseil en discussion, je dirai que le département

n'a pas placé de commande dans la ville de Winnipeg.

M. IRVINE: J'ai une recommandation à faire. Si le Gouvernement a découvert quelque irrégularité imputable à l'ancien gouvernement se rattachant à cette questiodn, il devrait en faire l'objet d'une accusation publique et en avoir le cœur net. Débattre cette question pour des fins politiques n'est pas de nature à nous avancer beaucoup, loin de là. Le Gouvernement devrait en agir ainsi, à mon avis; que la Chambre adopte ensuite ce crédit; nous pourrons, alors reprendre nos travaux étant donné qu'on a déjà consacré beaucoup de temps à cette question.

M. le PRESIDENT: Le crédit sera-t-il adopté?

Adopté.

M. GOOD: Je veux exprimer un avis. L'ancien ministre des Chemins de fer a déjà déclaré que l'usage a prévalu de placer des commandes et de ne faire aucun paiement tant que les livraisons n'avaient pas été effectuées. Je crois que nous devons prendre en considération la situation créée du fait du chômage et je recommanderais que l'on plaçât des commandes sans spécifier aucun prix et que les prix qu'on acquittera lors de la livraison soient basés sur ceux qu'établirait une concurrence. De cette façon, nos chemins de fer canadiens seraient protégés contre toute perte.

M. MACDONALD (Pictou): Il ne m'a pas été donné d'être présent..

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député que le crédit a été adopté.

M. MACDONALD (Pictou): Monsieur le président, l'honorable député qui vient de reprendre son siège a débattu ce crédit.

M. le PRESIDENT: J'ignore ce dont il a parlé mais le crédit a été adopté. Toutefois, si le comité est convaincu...

M. MACDONALD (Pictou): Je vous ai entendu déclarer des crédits adoptés, en d'autres circonstances et d'autres honorables députés se sont levées et ont parlé après votre décision à cet effet. Je crois savoir qu'on a trouvé à redire à la dépense faite sur ce crédit, l'année dernière.

M. le PRESIDENT: Que l'honorable député veuille bien me laisser donner lecture de l'article suivant et ses remarques seront alors à point.

Personnel et réparations—crédits supplémentaires, $91,000.

M. MACDONALD (Pictou): Des critiques qui ont été faites au sujet des dépenses pour la réparation des wagons des chemins de fer nationaux dans d'autres ateliers que ceux de l'Etat, l'automne dernier, je ne peux parler que d'après les renseignements que je possède. Je traiterai particulièrement de la réparation des wagons en acier. Les seuls ateliers outillés pour la réparation des wagons de ce genre se trouvent dans ma circonscription; ce sont ceux de la Eastern Car Company. Quand on considère la quantité énorme de wagons du réseau national qui ont besoin d'être réparés, et le fait que si on ne donnait nul autre travail aux ateliers ordinaires du réseau national, on ne pourrait pas arriver à effectuer les réparations, on comprend dans quelle situation nous sommes susceptibles de nous trouver. Aujourd'hui on commence à percevoir un regain de prospérité aux Etats-Unis, un développement plus intense de toutes les industries manufacturières. Voici ce qui va se passer. Les Etats-Unis garderont tous les wagons canadiens qui vont là-bas ou qui y sont déjà. Ils les garderont, dis-je, et quand mes honorables amis de l'Ouest auront besoin de wagons à l'automne pour transporter leur récolte, que nous leur souhaitons abondante, on s'apercevra, si on ne répare pas les wagons actuellement en service et si on ne met pas en bon état les 10,000 autres wagons appartenant au réseau national, que l'Ouest n'aura pas assez de wagons pour transporter son grain et qu'il y en aura aussi insuffisamment pour les autres industries. Il est ridicule de dire que les ateliers du réseau national sont outillés pour la réparation des wagons en acier. Ils ne le sont pas; seuls les établissements qui font la construction sont en état de réparer et de remettre à neuf les wagons. Le réseau national ne construit pas de wagons et il est absolument absurde de dire qu'on ne devrait faire les réparations que dans les ateliers du réseau national. Quant aux wagons en acier, les ateliers du réseau national ne possèdent pas l'outillage pour les remettre en état.

Il y a maintenant la question de l'achat des rails et autres matériel pour le réseau national, et les dépenses qui ont été faites, à ce sujet. Etant donnée la situation des six derniers mois on me permettra de faire remarquer qu'autrefois on a avancé de l'argent pour les semences dont l'Ouest avait besoin et aussi pour d'autres fins résultant des conditions spéciales qui régnaient alors dans cette région. Je prétends donc que considérant la situation qui existait dans tous les centres industriels de l'Est du Canada au moment où nos chemins de fer avaient besoin de rails comme ils en ont encore besoin aujourd'hui, il

n'y avait aucune raison de ne pas faire la dépense qui a été faite. Je ne prétends pas que les honorables membres de l'opposition n'ont pas eu dans l'idée que cette dépense pour la réparation de wagons, faite à ce moment-là, pouvait servir à des fins politiques. Mais le fait que quinze autres députés à part de moi ont été élus dans la Nouvelle-Ecosse pour appuyer le ministère actuel doit les avoir convaincus que s'ils avaient pareille idée en tête, elle ne s'est pas réalisée au moment de l'élection.

Au nom de ceux qui travaillent dans l'industrie du charbon et de l'acier dans la province, je dois dire que l'ancien gouvernement, quelles qu'aient pu être ses intentions, a eu parfaitement raison de faire cette dépense, en raison de la situation qui existait alors et qu'il avait absolument le droit d'agir comme il l'a fait. C'est très beau de dire qu'il y avait à différents endroits du réseau des ateliers qui ne faisaient rien et à qui on aurait pu confier ce travail de réparation; mais ceux qui ne sont pas suffisamment au courant des conditions qui entourent la construction et la réparation des wagons ne comprennent pas que pour cela il faut l'outillage voulu et avoir toujours à sa disposition des machines spéciales pour remettre à neuf un wagon, ce qui est aussi difficile que de le construire de toutes pièces. Etant donné qu'il y a aujourd'hui près de 10,000 wagons avariés au point de ne pouvoir donner un bon service, je prétends qu'il est du devoir du présent ministre des Chemins de fer de veiller à ce que ces wagons soient réparés dans les ateliers outillés pour cela.

Si ces wagons ne sont pas réparés et si les dix-mille wagons qu'on voit sur tout le réseau des chemins de fer nationaux restent dans leur état actuel, les députés de l'Ouest qui disent que nous ne devons faire aucune dépense n'auront qu'eux-mêmes à blâmer lorsque, l'automne venu, ils n'auront pas assez de wagons pour transporter leur récolte.

L'hon. M. CRERAR: Je désire corriger une impression erronée qui semble s'être glissée dans l'esprit de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Il n'a pas entendu la discussion quelque peu animée qui s'est faite avant son arrivée à la Chambre car il ne commettrait pas la méprise qu'il semble commettre en ce moment. Personne dans l'Ouest, pas plus que dans aucune autre région du Canada, ne s'oppose à la réparation des wagons.

M. MACDONALD (Pictou): Où allez-vous les faire réparer?

[M. Macdonald (Pictou).]

L'hon. M. CRERAR: Ils seront réparés où l'on pourra le faire avec le plus de facilités. Les chemins de fer nationaux ont leurs ateliers. Je prétends que lorsque nous sommes propriétaires d'ateliers de réparation pour ces wagons, nos propres ateliers devraient avoir le privilège de faire les réparations. Je sais que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) a avancé, sans doute avec beaucoup de raison, que les chemins de fer des Etats-Unis confient ces réparations à des compagnies particulières. Cela se peut, et c'est un aspect de la question que je ne discute pas. Ce que j'ai voulu faire remarquer au début de la soirée c'est que c'est une mauvaise chose que d'adjuger des contrats à des prix plus élevés que ce que l'on aurait à payer ailleurs sous prétexte de soulager le chômage.

M. MACDONALD (Pictou): On ne les a pas donnés à d'autres prix qu'à ceux qui auraient été payés autrement.

L'hon. M. CRERAR: C'est un renseignement que nous avons encore à connaître.

L'hon. J. A. STEWART: L'honorable député veut-il dire que les contrats accordés l'automne dernier l'ont été à un prix supérieur à celui qu'on aurait payé autrement?

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer semble très chatouilleux sur ce point. Ce que j'ai dit au début de la soirée était pour répondre à l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Kyte) qui prétendait qu'il serait de bonne politique pour le Gouvernement d'emprunter de l'argent, de construire des wagons, de fabriquer des rails et de serrer tout cela en prévision de l'avenir. Je prétends qu'une telle ligne de conduite est mauvaise et c'est contre ce principe de conduire les affaires de nos chemins de fer nationaux que je protestais et que je proteste encore.

Nos chemins de fer nationaux rencontrent bien des obstacles dans leur exploitation. Nous avons de lourds déficits, nous ne pouvons pas payer nos frais fixes, nous devons subir les critiques constantes de ceux qui sont opposés à la nationalisation et nous avons les chemins de fer sur les bras, non parce que nous croyons fermement au principe de la nationalisation, mais bien parce que les compagnies particulières ont complètement et absolument failli à la tâche. Or, maintenant que nous en sommes chargés, exploitons les comme des hommes d'affaires. C'est tout ce que je demande ou suggère. Je ne dis pas, et

personne ne dit, que nous devrions continuer l'exploitation sans faire les réparations voulues aux wagons et aux locomotives, mais je prétends que cela devrait s'accomplir selon des principes d'affaires.

M. MACDONALD (Pictou): Mon honorable ami désire-t-il continuer à payer aux ouvriers des ateliers les salaires fixés par l'échelle McAdoo, échelle bien plus élevée que celle qui est en vigueur dans les ateliers de réparations où les wagons d'acier se réparent. Aux Etats-Unis les salaires payés sont plus élevés et les réparations de wagons coûtent bien plus que lorsque nous les faisons faire à tant pour cent sur le prix coûtant. Ce n'est cependant pas la politique qu'il conseille. Il est très bon de dire que le chemins de fer nationaux ont des ateliers partout; mais mon honorable ami n'a pas la moindre conception de ce que c'est qu'un atelier de réparations. Les chemins de fer nationaux n'ont pas un seul atelier où l'on puisse réparer un wagon en acier, wagon moderne qui est maintenant employé au transport des marchandises dans le pays et, conséquemment, il était sage et bon d'envoyer réparer ces wagons d'acier aux endroits où ils sont fabriqués, car on ne fait de wagons en acier dans aucun des ateliers des chemins de fer nationaux. Il était aussi très bien de faire réparer ces wagons à tant pour cent du prix coûtant, plutôt que de payer les salaires fixés par la décision McAdoo ou la décision de Chicago, salaires des ateliers ordinaires du pays. Voilà la question. De plus, dans un très grand nombre de cas, les réparations ne pouvaient s'effectuer dans des ateliers ordinaires.

Je dis donc qu'au lieu d'accorder des octrois aux municipalités à condition que les municipalités s'engagent à payer un tiers des frais pour soulager les chômeurs, il vaut mieux entreprendre des travaux de ce genre étant donné que ces wagons servent aux grandes voies de transport du pays.

Il n'est pas conforme au principe des affaires de laisser les wagons sans réparations, ou de les faire réparer à un prix au-dessus du prix qu'on paierait si l'on agissait conformément au principe des affaires, et de laisser ainsi les wagons se détériorer, au lieu de maintenir le matériel en bon état. N'est-il pas préférable d'acheter ce qu'il faut pour l'exploitation du réseau national, d'en être constamment pourvu et de diminuer le chômage, que de mettre de l'argent qui ne rapporte rien, suivant le système qui exige de la municipalité une part contributive égale à un tiers de la dépense?

L'hon. M. CRERAR: Je ne vois rien à reprendre aux observations de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald): elles ne contredisent aucune de mes affirmations. En tout état de cause, il faut faire exécuter les réparations aux meilleures conditions possibles. J'en donne le conseil au ministre des Chemins de fer et aux directeurs du réseau national. S'il n'existe qu'un atelier où l'on répare les wagons en acier, il faudra s'adresser là. Dans l'Ouest il y a des milliers de wagons employés au transport du blé, et aucun n'est construit en acier. L'automne dernier, quand le chômage battait son plein, on concéda des travaux pour occuper les sans-travail, mais il n'y eut rien pour les ateliers de Transcona, situés à quelques milles de Winnipeg et où le Gouvernement a versé des millions pour l'établissement d'usines à l'usage du réseau national. Il me revient que notre collègue de Pictou n'a pas compris ce que je voulais dire. Je suis d'accord avec lui.

M. MACDONALD (Pictou): Le seul point sur lequel nous différons, c'est que notre collègue voudrait que les wagons fussent réparés à Transcona. Son idée est que tous les wagons devraient y être envoyés, sans savoir si les ateliers de Transcona sont en état d'exécuter ces réparations. S'opposent-il à ce que les wagons de l'Est y soient réparés dans des usines bien outillées pour ce travail, s'il peut être fait à meilleur marché qu'ailleurs?

L'hon. M. CRERAR: Pas du tout.

M. MACDONALD (Pictou): Nous sommes d'accord.

L'hon. M. CRERAR: Parfaitement.

M. LOGAN: J'expliquerai à la Chambre comment les wagons sont envoyés en réparation. Je regrette seulement que nous n'ayons pas sous les yeux le texte des marchés passés par le gouvernement conservateur ou par la direction des chemins de fer nationaux.

Les réparations ne sont pas exécutées en régie intéressée (tant pour cent du prix coûtant). L'Etat devait payer aux compagnies adjudicataires le prix de la main-d'œuvre plus un léger pourcentage, mais le gouvernement ou la direction du réseau national devait fournir à ses frais tous les matériaux entrant dans la réparation des wagons. Si les compagnies demandaient pour ces fournitures un prix que l'administration jugeait exagéré, elle n'était pas obligée de les payer, à condition qu'elle pût se les procurer ailleurs à meilleur marché.

On voit donc que le système ordinaire de la régie intéressée était en vigueur et à des conditions plus avantageuses, puisque l'on payait une commission ou pourcentage sur le prix de la main-d'œuvre seulement.

M. BEAUBIEN: Au sujet de la réparation des wagons j'ai une proposition à faire au ministre des Chemins de fer. Ancien employé de chemin de fer moi-même, c'est un plaisir pour moi, quand je voyage sur le réseau national, d'échanger quelques paroles avec les agents. Un jour, je leur ai demandé ceci: Pourquoi avez-vous tant d'accidents sur les lignes de votre réseau? Voici ce qu'ils m'ont répondu, le ministre en fera ce qu'il voudra. La raison en est que les lignes américaines envoient en Canada leurs vieux wagons, chargés de marchandises, naturellement. Ces wagons, quoique en mauvais état, sont acceptés à la frontière, et plus tard un essieu se casse et voilà l'accident. Les employés me disent que ces wagons sont réparés aux frais du Canada et retournés aux Etats-Unis.

Je proposerais au ministre de faire davantage surveiller les wagons des chemins de fer américains à la frontière.

L'hon. A. B. COPP: Je prends la parole non pour discuter la question dont s'occupe le comité, ni pour critiquer l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart), ni pour le défendre à propos des marchés conclus pour la réparation des wagons pendant la dernière campagne. Je crois qu'il est de mon devoir de corriger une fausse impression donnée au comité à propos des ateliers de chemins de fer dans la ville de Moncton. Quand l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dit qu'il n'y a pas dans le Canada un atelier de chemin de fer sur le parcours des chemins de fer canadiens nationaux qui soit en état de réparer des wagons en acier, je lui répondrai simplement qu'il se trompe en ce qui concerne les magnifiques ateliers de la ville de Moncton qui appartiennent au réseau des chemins de fer nationaux. Si mon honorable ami en doute ou s'il n'accepte pas ma parole à ce sujet il n'a qu'à s'arrêter dans cette ville et il y verra qu'on y répare des wagons en acier tous les jours de l'année.

Je désire aussi corriger une erreur commise par l'honorable député de Cumberland (M. Logan). Je voudrais seulement que ses observations soient absolument exactes. Je lui ai entendu dire qu'une des raisons qui expliquait pourquoi les wagons étaient—et devaient être—réparés à Amherst et à New-Glasgow, était la situation extrême du chômage à Amherst tandis qu'il n'y avait pas un seul homme sans travail à Moncton. Je voudrais seulement qu'il en soit comme l'a déclaré l'honorable député, mais j'appellerai son attention sur ce fait —et je sais que personne ne le comprend mieux que l'ex-ministre des Chemins de fer—que l'été dernier on a congédié dans les ateliers de Moncton de cinq à six cents employés des chemins de fer canadiens nationaux et qu'un très petit nombre d'entre ceux ont été réintégrés.

Je me suis levé uniquement pour corriger ces deux erreurs commises par mes honorables amis de la Nouvelle-Ecosse et je ferai remarquer, pour l'information du ministre des Chemins de fer et du comité, qu'à Moncton nous avons pour le réseau des chemins de fer nationaux des ateliers splendidement situés, merveilleusement outillés et où travaillent des ouvriers absolument compétents et capables non seulement de réparer des wagons mais de construire et d'outiller des wagons de toutes classes nécessaires au service des chemins de fer nationaux canadiens.

M. CHAPLIN: Il y a quelques minutes, le ministre des Chemins de fer m'a dit que le prix des rails d'acier était de $49 à $50 la tonne. Quelques honorables députés ont déclaré que ce prix n'était pas conforme à celui du marché. Le prix auquel on a acheté les rails était-il conforme aux prix du marché à l'époque?

L'hon. M. KENNEDY: On aurait pu comprendre par la discussion de ce soir que je n'étais pas présent quand on a donné l'ordre, mais j'ai appris que le prix auquel on a donné la commande était à peu près celui du marché à l'époque. J'ai promis à l'honorable député de Marquette (M. Crerar) que je lui donnerais un renseignement à ce sujet et j'espère, quand viendront mes crédits du budget principal, être en état de donner à mon honorable ami l'information qu'il désire.

M. MITCHELL: J'ai essayé deux ou trois fois d'obtenir de l'ex-ministre des Chemin de fer (M. Stewart) le sens exact de ses paroles au sujet des négociations qui ont eu lieu entre le ministre d'alors des Chemins de fer et l'administration des chemins de fer ou les fonctionnaires du Gouvernement ou tout autre avec qui se sont faites ces négociations. En présence de la discussion qui a eu lieu ce soir dans cette Chambre, je crois qu'il serait bon de faire déposer sur le bureau cet arrêté du conseil pour nous permettre de comprendre exactement quel a été son effet.

L'hon. J. A. STEWART: Je n'ai pas une copie de l'arrêté du conseil, mais le minis-

tre, ou un autre membre du Gouvernement peut le déposer sur le bureau. Il n'y a rien dans ce document qui justifie l'attitude des honorables députés d'en face ou sur quoi peut reposer le soupçon qui paraît exister au sujet des commissaires des chemins de fer de l'Etat ou du Gouvernement lui-même en permettant ou autorisant l'action des commissions.

M. MITCHELL: Je n'ai aucun soupçon, je veux seulement obtenir les faits. Je les ai demandé deux fois au ministre et j'ai été incapable de comprendre par ses réponses avec qui le ministre des Chemins de fer d'alors avait conclu ces négociations. S'il peut répondre à cette question, nous n'aurons pas besoin probablement de l'arrêté du conseil.

L'hon. J. A. STEWART: J'ai déclaré plusieurs fois depuis qu'a commencé cette discussion que le ministre d'alors ou aucun fonctionnaire du gouvernement n'était intervenu dans le placement de ces commandes.

Voilà une affirmation absolue et c'est l'exacte vérité.

M. MITCHELL: C'est-à-dire le département des Chemins de fer et Canaux?

L'hon. J. A. STEWART: Je parle en ce moment du département des Chemins de fer parce que c'est le ministère dont relève officiellement l'administration de nos chemins de fer. Cependant, le département n'a eu absolument rien à faire avec ces commandes. Elles ont été placées par les deux conseils de direction du réseau de l'Etat, à la suite de plusieurs conférences que tinrent certains administrateurs suivant ce que j'ai pu comprendre et la compagnie du Pacifique-Canadien. Les seuls rapports qui aient existé entre le Gouvernement et les administrateurs de nos chemins de fer d'Etat à ce sujet, c'est que le département du Travail, par l'intermédiaire du ministre, constituait la source de renseignements à laquelle on venait puiser relativement à la solution à donner au problème du chômage. Le seul rôle qu'ait joué le ministre des Chemins de fer de l'époque relativement à cette question, fut de se faire autoriser par le cabinet à conclure les arrangements financiers propres à donner effet aux décisions arrêtées. Voilà toute l'histoire en tant qu'elle concerne le département des Chemins de fer et le gouvernement de l'époque. Afin d'expliquer ma pensée, j'ajouterai que, du moment que des pétitions, des mémoires ou autres communications de même nature étaient adressées au département de la part de municipalités où le chômage faisait le plus terriblement sentir ses effets...

M. MITCHELL: Quel département?

L'hon. J. A. STEWART: Le département des Chemins de fer. Il est incontestable que nous avons reçu des pétitions de la part des municipalités, des chambres de commerce et des associations ouvrières.

M. MITCHELL: Pour quelle raison ces pétitions furent-elles adressées au ministère des Chemins de fer? Dans le cours ordinaire des affaires, n'auraient-elles pas dû être adressées au ministre du Travail?

L'hon. J. A. STEWART: Je n'en sais rien; cependant, mon honorable ami ne me contredira pas, j'en suis convaincu, lorsque j'affirme qu'un regrettable malentendu existe dans le public partout le Canada relativement au rôle que joue de département des Chemins de fer dans l'administration des voies ferrées de l'Etat. Il s'agit d'une situation qui n'est nullement le fait de l'ancien gouvernement et au sujet de laquelle le Gouvernement du jour n'est pas tenu d'assurer la moindre responsabilité. Aux yeux d'une forte partie de la population canadienne, le ministère des Chemins de fer nationaux. J'ignore quelle est l'administration de notre réseau de chemins de fer nationanx. J'ignore quelle est la situation aujourd'hui; il est à ma connaissance toutefois que le public espérait, règle générale sous l'ancien régime, que le département devrait s'occuper de réinstaller dans leurs fonctions les employés révoqués, de l'achat des traverses et de nombre d'autres questions relevant de l'administration du réseau. Voilà la situation qui a existé par le passé et je suis convaincu qu'elle existe encore aujourd'hui. Le département se borne à communiquer ces différentes affaires aux services administratifs qu'elles concernent. Il est donc incontestable que des observations ont été faites au gouvernement aussi bien qu'au ministre des Chemins de fer relativement au problème du chômage. Or, le gouvernement n'avait qu'une chose à faire: c'était de communiquer le tout au conseil approprié. Et c'est ce que nous avons fait. Cependant, pour ce qui est du ministre des Chemins de fer, je l'affirme, ni lui ni aucun des fonctionnaires de l'Etat n'ont eu leur mot à dire relativement aux quantités de rails à acheter ni au nombre de wagons qu'il serait à propos de reconstruire ou de réparer. Ni le ministre ni aucun des fonctionnaires de l'Etat ne sont intervenus

dans ces questions. Le ministre du Travail toutefois a communiqué des renseignements aux administrateurs relativement à la situation créée par le chômage dans les différents centres industriels où se trouvent des usines outillées pour la fabrication des rails et la construction des wagons. Je le répète, toutefois, le ministre des Chemins de fer ni aucun des fonctionnaires de l'Etat ne sont intervenus dans cette question.

L'hon. M. KENNEDY: En réponse à la demande de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell), je dois dire que je me ferai un plaisir de déposer, demain, le décret du conseil sur le bureau de la Chambre.

M. MacLEAN (Prince): Après avoir suivi attentivement le débat de ce soir, je suis d'avis que nous basons nos raisonnements sur de fausses prémisses. Si nous voulons que le régime de la nationalisation de nos chemins de fer obtiennent du succès, allons-nous continuer à faire porter à notre réseau national toutes les conséquences du chômage par tout le pays? Je connais assez intimement le présent ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Kennedy); je sais qu'il est un homme d'affaires avisé et je me refuse à croire qu'il tolérera un pareil état de choses.

Si le Gouvernement actuel ou tout autre gouvernement doit mener à bonne fin l'exploitation du réseau national, il lui faut donner ces commandes à qui peut les exécuter au plus bas prix possible. S'il existe du chômage, qu'il s'occupe de l'enrayer en unissant ses efforts à ceux des gouvernements provinciaux et des municipalités. Il ne faut pas que, sous prétexte d'enrayer le chômage qui peut exister dans une partie quelconque du pays, un service public comme celui du réseau national soit grevé d'un fardeau inévitablement destiné à s'accuser par l'augmentation des frais de transport, dont tout le monde se plaint. Le Gouvernement ferait bien de s'en tenir strictement au principe des affaires, et fort de la confiance que m'inspire le ministre des Chemins de fer, je présume que c'est ce qu'il fera.

(L'article est adopté.)

Ministère des Postes.—Augmentations à compter du 1er mars 1921 des appointements du surintendant général du service postal prenant sa retraite, au taux qu'il reçoit maintenant, savoir, $5,700 par année, $325.

Dépense casuelle.—Aides aux écritures.—Crédit complémentaire, $6,000; impressions et papeterie—crédit complémentaire, $14,000.

L'hon. CHARLES MURPHY (ministre des Postes): Le premier montant de cet item est destiné à parfaire la somme qu'il faut pour constituer, en faveur du surintendant général du service des postes, à dater du 1er mars 1921, une pension égale au traitement qu'il touche maintenant. Ce fonctionnaire fait parti du service des postes depuis 47 ans et il s'est montré éminemment utile. Sa santé laissant malheureusement à désirer, il a demandé d'être mis à la retraite. L'allocation de cette faible somme n'ajoutera à sa pension que $75 par année.

Le deuxième montant, celui de $6,000, pour aides aux écritures, provient de ce que le crédit voté l'année dernière n'a pas été suffisant pour répondre aux exigences des opérations de l'année. Grâce à une entente intervenue entre le ministère des Finances et le ministère des Postes, il fut permis à celui-ci de dépenser ces $6,000 en sus du crédit, à condition qu'ils fussent inscrits au budget supplémentaire. De là la raison de cet item.

Le crédit de $14,000 est destiné à suppléer à l'insuffisance du budget de l'année dernière par rapport au matériel d'imprimerie et à la papeterie obtenus par l'entremise de l'Imprimerie Nationale, à condition qu'il fût pourvu à cet écart dans le budget supplémentaire, comme dans le cas de l'item précédent.

(L'article est adopté.)

Ministère de la Milice.—Services urgents d'ingénieurs à Québec (mandat du Gouverneur général du 10 février 1922), $19,350.

L'hon. M. CRERAR: L'honorable ministre voudrait-il expliquer cette dépense?

L'hon. M. GRAHAM (ministre de la Milice): L'ingénieur que nous avons à Québec a fait rapport que le toit de l'édifice destiné à l'artillerie est loin d'être étanche et que, de cette défectuosité il était déjà résulté des dommages. Il a ajouté que pendant qu'il aurait son personnel à Québec pour faire ces réparations, il pourrait en faire d'autres qui devaient devenir urgentes dans une couple de mois et qu'il en coûterait beaucoup moins pour exécuter tout ce travail à la fois. Par conséquent, nous avons fait en sorte que la somme dans le mandat fût suffisante pour payer tous ces travaux.

(L'article est adopté.)

Pensions civiles, pensions viagères à Robert Allan, Ronald Morrison, et Walter Pettipas, $1,115.41

L'hon. M. GRAHAM: Le crédit numéro 406 est inscrit ici par erreur, il devrait figurer au budget supplémentaire de cette année. Je demande donc que les trois item de ce crédit soient mis de côté, sauf à

réapparaître dans l'autre budget supplémentaire.

Frais de gestion—ministère de l'Immigration et de la Colonisation—dépenses casuelles—crédit supplémentaire (mandat du gouverneur général du 22 février 1922), $12,000.

M. SPENCER: L'honorable ministre voudrait-il fournir des explications à ce sujet?

L'hon. MACKENZIE KING: Sur ce crédit, il faudra $7,000 pour les grains de l'état de choses extraordinaire qui règne en Europe. Il a paru nécessaire d'envoyer de hauts fonctionnaires du ministère en Belgique, en Italie, en Pologne, etc., pour étudier la situation de ces pays-là en vue de régler le mouvement de l'émigration vers le Canada. Ces hauts fonctionnaires, dont quelques-uns furent absents plusieurs mois, ont eu à payer des frais de voyage et de pension naturellement beaucoup plus élevés que s'ils eussent voyagé dans les limites du Canada. Il en est résulté que les crédits destinés à ce service se sont trouvés insuffisants pour répondre aux obligations se rattachant à cet item particulier.

(L'article est adopté.)

Règlement des réclamations de guerre—immigration et colonisation (mandat du Gouverneur général, du 11 novembre 1921), $140,000.

L'hon. MACKENZIE KING: Cette somme est destinée au paiement des dépenses faites aux termes du décret du conseil n° 179, du 29 janvier 1919 et des décrets modificateurs autorisant le rapatriement, aux frais du public, de tous les membres des familles de ceux qui ont servi dans les forces militaires ou navales du Canada. Lorsque le département a préparé son budget de 1921-22, il a inscrit une somme de $150,000 pour payer les dépenses qu'entraînerait ce service pendant l'exercice courant. Toutefois, cette somme ayant été diminuée de $25,000, elle était absolument insuffisante pour payer les dettes, et après une estimation minutieuse fondée sur les dettes déjà créées, et sur la somme qui serait probablement nécessaire pour faire face à nos obligations jusqu'à la fin de 1921-22, le département a cru nécessaire de demander $140,000 qui ont été accordés par un mandat du Gouverneur général, n° 3932, du mois de novembre 1921.

(Le crédit est adopté.)

Sauvages—grains de semence et graines potagères—crédit supplémentaire, $7,000.

Approvisionnements pour les nécessiteux—crédit supplémentaire, $34,000.

Frais généraux — crédit supplémentaire, $10,600.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment le département explique-t-il que ses prévisions aient été si loin de suffire aux exigenres?

L'hon. M. MACKENZIE KING: Sur ce crédit, il faudra $7,000 pour les grains de semence et les graines potagères. Le printemps dernier, les sauvages, qui avaient fait des préparatifs de culture mais qui n'avaient pas d'argent pour acheter les grains de semence nécessaires et qui n'avaient pas, non plus, confié au département des fonds appartenant à la bande dont ils faisaient partie, ont reçu des avances, moyennant l'entente que le prix des grains de semence serait remboursé sur le produit de la vente des récoltes. Dans quelques-unes des réserves du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, les récoltes ont manqué et, en conséquence, les sauvages n'ont pas pu opérer tous les remboursements. Ce crédit est nécessaire pour combler le déficit, vu que le budget principal ne renfermait aucune somme à cette fin. Si les récoltes avaient été ordinaires, tout aurait été remboursé. Les sauvages qui doivent encore le prix des grains de semence seront tenus de le rembourser à même leur récolte de la prochaine saison, s'ils en ont une, de sorte que, en fin de compte, la somme rentrera dans la caisse et doit être considérée comme un simple prêt. Il y a un relevé des dépenses et des remboursements, si mon honorable ami désire l'avoir.

Quant à la somme de $34,000 destinée à approvisionner les nécessiteux, elle est nécessaire pour payer les provisions, les munitions et la ficelle livrés, aux termes d'un marché, au cours de l'été de 1920, par la compagnie de la baie d'Hudson, en différents endroits des districts de la rivière de la Paix, de l'Athabasca et du McKenzie. Les fournisseurs étaient tenus de faire certifier les comptes de ces approvisionnements par l'agent des sauvages à qui la livraison était faite; cependant, par suite de la négligence de l'employé de la compagnie de la baie d'Hudson à Edmonton, les comptes certifiés ne sont parvenus au département qu'après la clôture de l'exercice 1920-21; il a donc fallu les payer sur le crédit du présent exercice, 1921-22. Par conséquent, il est devenu nécessaire de pourvoir à ces paiements, vu que le crédit de l'exercice 1921-22 ne suffit pas à faire face à cette dépense supplémentaire. Ces approvisionnements sont livrés annuellement aux termes d'un marché, en exécution des obligations du traité. Jusqu'à présent,

ils ont toujours été payés pendant l'exercice pendant lequel ils avaient été ordonnés.

Quant au crédit supplémentaire de $3,600, qui est nécessaire pour les frais généraux, dans le budget supplémentaire de 1921-22, il y avait une somme de $19,200 pour payer 640 acres de terre à trente dollars l'acre, dans les limites de la réserve d'Ermineskins, dans la province d'Alberta; cependant, à l'article 518, le crédit ouvert n'a été que de $12,600. Il est donc nécessaire de demander une autre somme de $3,600, afin de permettre au département de payer la balance du prix d'achat.

Le très hon. M. MEIGHEN: On demande $10,600, non pas $3,600.

L'hon. MACKENZIE KING: Le crédit supplémentaire nécessaire pour les frais généraux est de $7,000. Ce crédit, ajouté à la somme précédente, forme les $10,600. Le département a besoin de cette somme pour remplacer la maison de l'agent des sauvages à Port-Smith (Alberta), sur la rivière des Esclaves, maison accidentellement détruite par un incendie le 3 février dernier et qu'il a fallu remplacer de toute nécessité. Les matériaux de construction, tels que la quincaillerie, les châssis, les portes, le ciment, les briques, le papier de feutre, et le reste, ainsi qu'un appareil de chauffage, ont été achetés à Edmonton, et transportés à Fort-Smith par la rivière de la Paix, sur une distance de 988 miles. Le bois nécessaire a été préparé à la scierie du département à Fort-Smith, mais il a fallu fournir de l'argent pour les salaires et le reste. Le budget principal n'ayant pas paré à cette dépense, le présent crédit devient nécessaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Relativement à l'explication que le ministre a donnée au sujet de ces $3,600 dollars, peut-il me dire s'il s'agit de l'affaire des frères Janse, qui possédaient dans une réserve indienne une parcelle de terre que le département a échangée contre une section située à la baie d'Hudson? Je me rappelle que les négociations ont traîné en longueur à cause d'une divergence d'opinion au sujet de la valeur du terrain.

L'hon. MACKENZIE KING: Aux termes de l'acte de rétrocession à l'Etat consenti par la compagnie de la baie d'Hudson, lorsqu'elle a renoncé à toute réclamation au sujet du territoire de la Terre de Rupert et des territoires du Nord-Ouest, acte de rétrocession qui donnait à la compagnie le droit de réclamer des concessions de terre jusqu'à concurrence d'un vingtième de tout le territoire réservé pour la colonisation dans la zone fertile, la parcelle de terre dont il s'agit est passée à la compagnie de la baie d'Hudson. Au mois de septembre 1885, les bornes de la réserve indienne d'Ermineskins ont été délimitées par ce département, en conformité des clauses du traité, et cette parcelle s'y trouvait comprise. Cette réserve a été confirmée par un décret du conseil du 17 mai 1889. En 1906, la Compagnie de la Baie d'Hudson a vendu cette section à MM. Janse frères, de Calgary, les deux parties ayant évidemment passé le marché de bonne foi, sans savoir que la section faisait partie d'une réserve indienne. MM. Janse frères ne peuvent pas utiliser cette terre parce qu'elle est comprise dans une réserve. Le département a tenté d'arranger l'affaire, en obtenant un échange de terrain, mais les sauvages ont refusé de rétrocéder la section, et il n'y a pas d'autre chose à faire que de l'acheter de MM. Janse frères. Ils ont consenti à accepter trente dollars de l'acre et à remettre à l'Etat le titre qu'ils ont reçu de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le prix d'achat me paraît assez élevé. Quand a été complété l'arrangement relatif à l'acquisition de ce terrain?

L'hon. MACKENZIE KING: Il y a quelques mois, me dit-on—antérieurement au 6 décembre.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est possible. Je me souviens que, étant au département, nous avons tenté pendant des années de faire l'échange et que nous avons éprouvé de grandes difficultés. Nous avons voulu soumettre la question à un arbitrage, sans jamais y réussir. Le prix était inférieur à trente dollars de l'acre. Cependant, je ne vois pas précisément pourquoi cette somme se trouve dans le budget du dernier exercice; elle devrait être mentionnée dans le budget de l'an prochain, de la manière ordinaire.

L'hon. MACKENZIE KING: Le budget de l'an dernier renfermait un crédit relatif à cette acquisition, mais il n'a pas suffi, évidemment.

(Le crédit est adopté.)

Secours aux nécessiteux—crédit supplémentaire..	$ 4,000
Hôpitaux, soins médicaux et médicaments—crédit supplémentaire ..	5,000
Bureau, dépenses diverses et imprévues—crédit supplémentaire..	7,100
	$16,100

M. MacKELVIE: Le ministre donnera-t-il des détails sur ce crédit.

L'hon. MACKENZIE KING: La dépense estimative pour ce service pendant l'exercice 1921-22 était de $31,000; mais à cause de circonstances indépendantes de la volonté du département, cette somme n'a pas suffi à faire face à toutes les demandes par suite de diverses causes, à savoir: la pauvreté des récoltes en certains districts, les restrictions établies par les autorités fédérales quant à la pêche par les sauvages, le manque d'ouvrage et la maladie parmi la population indienne d'environ 25,000 âmes. Pour les dix mois ayant pris fin le 28 février, la dépense réelle a été de $26,189.44 et, pour les douze mois expirant le 31 mars 1922, elle s'élèvera, au moins, à $35,000, de sorte qu'un crédit supplémentaire de quatre mille dollars devient nécessaire.

On a tout tenté pour empêcher que cette dépense dépasse le crédit ouvert. La somme a été répartie entre toutes les agences, et le département leur a donné instruction de ne pas dépasser l'allocation sans obtenir, au préalable, son autorisation. Il y a seize agences dans la province et il a fallu accorder des allocations supplémentaires à plusieurs des agents, ayant représenté qu'à moins que la somme allouée en premier lieu ne fût accrue, les sauvages souffriraient, sans qu'il y eût de leur faute. Par conséquent, le département, pour des motifs humanitaires, a été obligé de venir à leur secours et de permettre une dépense plus forte.

Hôpitaux, soins médicaux et médicaments, crédit supplémentaire, $5,000. A cause de circonstances indépendantes de la volonté du département, savoir: la maladie parmi les sauvages de cette province, le crédit ouvert pour ce service, $68,200, ne suffit pas au paiement de toutes les dépenses nécessaires jusqu'au 31 mars 1922, et on calcule qu'il faudra $5,000 de plus. L'augmentation générale des frais d'hospitalisation aussi fait monter le coût de ce service.

Si l'on songe que la population indienne de cette province est de vingt-cinq mille âmes, environ, on ne peut considérer cette dépense comme excessive. Nous faisons tout notre possible pour économiser, mais il est difficile de calculer douze mois d'avance quelles seront les dépenses. Jusqu'au 28 février, nous avons déboursé $74,000, de sorte que nous avons besoin d'un crédit supplémentaire.

Bureau, divers et dépenses imprévues: crédit complémentaire, $7,100.

Une dépense imprévue de $2,100 a été faite pour l'extinction des feux de forêts de la réserve indienne de Christie-Creek, dans le district des forêts de Nelson, et sur la réserve n° 2 des plaines du Tabac, district de Kootenay. Les incendies ont été éteints par le département provincial des forêts, et beaucoup de bois précieux a été sauvé. Le département a remboursé le gouvernement provincial sur la foi des comptes régulièrement certifiés, et, comme le crédit n'avait pas prévu ces dépenses, nous avons besoin d'un crédit supplémentaire.

Il faut $2,000 pour le paiement d'impôts prélevés en vertu de la loi de drainage, d'endiguement et d'exploitation du district de l'ouest de Nicomen, sur les réserves indiennes nos 4 et 10 de l'île de Nicomen-Ouest de l'agence de New-Westminster. Comme les crédits principaux n'avaient pas prévu ces impôts, nous avons besoin d'une somme supplémentaire.

Il faut en outre $3,000 pour faire face aux dépenses de l'an dernier, pour les réparations indispensables à la demeure et au bureau de l'agent de Hazelton (C.-A.). Quand cet agent a assumé les fonctions de son prédécesseur, qui a été mis à la retraite, il a fait rapport que la maison et le bureau étaient dans un misérable état, que l'eau coulait à travers la toiture, que les feronneries des portes et des fenêtres étaient rouillées et délabrées, que les parquets étaient tellement usés que l'on ne pouvait les recouvrir de tapis ou de toile cirée sans endommager ceux-ci; que la tapisserie était malpropre et déchirée et la peinture sale; que les cheminées étaient dans un état dangereux et que la clôture avait grandement besoin d'être réparée. Cette maison n'avait pas été peinturée ni n'avait subi aucune réparation depuis des années. L'ancien agent était célibataire, ce qui sans doute, explique, que l'on n'avait rien réparé. Son successeur a donc été autorisé à faire les travaux nécessaires à aussi bon marché que possible, afin que cette maison devînt habitable pour sa famille. Comme cette dépense était imprévue lorsque les crédits principaux ont été préparés, il n'en a pas été fait mention, et, par conséquent, il nous faut un crédit supplémentaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ferai observer que nous voyons là un item de quelque $2,000 pour payer les impôts du gouvernement provincial au sujet de certain drainage. La législature, naturellement, ne peut imposer de taxes concernant le drainage ou n'importe quelle autre chose imposable contre les réserves indiennes. Le département a convenu, à ce sujet, de payer une certaine somme. Rien ne montre qu'au-

cun gouvernement provincial n'a le droit d'imposer des taxes de cette nature.

L'hon. MACKENZIE KING: C'est en vertu de la loi de drainage, d'endiguement et d'exploitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la province?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les provinces ne peuvent, en vertu d'aucune loi, imposer des taxes aux réserves indiennes.

L'hon. M. FIELDING: Nous payons des impôts locaux à Ottawa pour certaines fins.

Le très hon. M. MEIGHEN: En vertu d'une convention.

(L'article est adopté.)

Indiens—en général—	
Secours aux Indiens nécessiteux dans les territoires éloignés—crédit supplémentaire..	$50,000
Pour prévenir la propagation de la tuberculose—crédit supplémentaire	8,000
Dépenses se rattachant aux épidémies de petite vérole et autres maladies—crédit supplémentaire.	5,000
	$63,000

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la raison de ce crédit considérable pour les Indiens nécessiteux dans les territoires éloignés.

L'hon. MACKENZIE KING: Le crédit relatif à ce service pour l'exercice financier de 1921-1922 a été de $65,000, mais, vu certaines circonstances indépendantes de la volonté du département, il n'a pas été suffisant.

Durant les dix mois se terminant le 29 février, on a présenté des comptes en souffrance au montant de $116,000; il faut donc un crédit supplémentaire pour les payer. De la nourriture, des vêtements, des munitions, de la ficelle d'engerbage, des médicaments et des soins médicaux sont fournis aux Indiens et aux Esquimaux qui vivent dans les régions les plus éloignées du pays et dépendent entièrement de la chasse pour leur subsistance.

Ce fonds de secours est administré par les compagnies qui font le commerce de pelleterie dans les divers endroits où le ministère n'a pas de représentant, et le ministère s'est efforcé de temps à autre de contrôler et réduire les dépenses autant que possible, en donnant instruction à ces compagnies de ne fournir d'approvisionnement que lorsqu'il s'agit de soulager la misère chez les Indiens et les Esquimaux qui sont trop âgés, les malades, ainsi de suite, qui ne peuvent plus faire la chasse et y gagner leur subsistance, et parfois aussi à ceux qui sont dans la détresse, à cause de l'insuccès de leur chasse.

Le ministère est obligé d'adopter cette méthode pour secourir les Indiens qui sont dans la détresse, mais il veille à faire vérifier les comptes par les missionnaires ou par la gendarmerie royale canadienne, là où il y en a de disponibles; d'ailleurs, ces comptes sont examinés soigneusement dans le ministère avant que d'en effectuer le paiement, et d'empêcher les abus qui pourraient survenir si les compagnies approvisionnaient les Indiens qui sont d'habiles chasseurs et qui ne devraient pas être à la charge du Gouvernement. Il y a donc des difficultés inhérentes à l'administration; mais le Gouvernement a assez bien réussi à les surmonter en partie; seulement, jusqu'à ce que la civilisation soit parvenue aux régions les plus éloignées, et jusqu'à ce que le ministère soit représenté par des fonctionnaires locaux, la situation ne pourra être satisfaisante.

Etant donnés la situation éloignée de ces postes de secours et les prix excessifs du transport, les frais en sont très élevés.

Instruction des Indiens — montant supplémentaire requis, $36,615.45.

M. SPEAKMAN: Je n'ai qu'une critique à formuler à propos de ce crédit, en me basant sur les même motifs qui ont inspiré mes honorables amis à ma droite, lorsqu'il s'est agi des prévisions budgétaires des autres ministères. Lorsque la prévision relative à l'instruction des Indiens a été soumise, nous avons pu y remarquer une réduction de $101,000. D'aucuns s'y opposèrent, alléguant que l'enseignement n'était pas chose négligeable. Au cours de la discussion qui s'ensuivit, on nous a assurés que l'on y pourvoirait dans les crédits supplémentaires. Mais, bien que l'on ait inscrit un certain montant, j'y vois encore une réduction d'un peu plus de $66,000 sur le crédit de l'an dernier.

L'hon. MACKENZIE KING: Ces prévisions concernent le dernier exercice. Nous avons encore des prévisions supplémentaires à soumettre.

(Le crédit est adopté.)

La commission du commerce — montant additionnel requis pour payer les arrérages de traitement du secrétaire, depuis le 1er juillet 1921, jusqu'au 31 mars 1922, $3,000.

L'hon. MACKENZIE KING: C'est la fin de la commission du commerce.

L'hon. M. CRERAR: C'est pour liquider ses affaires?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, pour couvrir les frais funéraires.

L'hon. M. FIELDING: Financièrement et autrement.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses des délégués canadiens à la conférence économique et financière de Gênes (décret du Gouverneur général, 20 février 1922), $25,000.

L'hon. M. CRERAR: Puis-je demander au premier ministre en quelles circonstances le gouvernement canadien a été invité à prendre part à la conférence de Gênes? Avons-nous été invités directement par l'Italie, ainsi que l'ont été, je crois, les autres pays qui y envoient des délégués?

L'hon. MACKENZIE KING: Le gouvernement canadien a reçu une invitation directe de la part du gouvernement italien nous demandant d'y envoyer des délégués.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand cette conférence a-t-elle commencé?

L'hon. MACKENZIE KING: Il y trois semaines, je crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ce crédit est-il mis au compte des dépenses de l'année dernière?

L'hon. MACKENZIE KING: Je dois dire à mon très honorable ami qu'il a fallu que les délégués quittent le Canada pendant le dernier exercice afin d'arriver à temps à Gênes; le montant intégral n'a pas été employé. On me dit qu'il y a encore $8,852.62 qui n'ont pas été employés, et comme le temps est écoulé, il faut un nouveau crédit dans les prévisions de l'exercice courant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand les délégués ont-ils quitté le Canada?

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai pas la date précise ici; mais c'est au cours du dernier exercice.

L'hon. M. LAPOINTE: En mars, car la conférence a commencé le 5 avril.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même s'ils ont quitté le Canada ver la fin du dernier exercice, ce n'est pas une raison valable pour imputer ces frais sur le budget du dernier exercice. S'il s'agissait d'une faible somme, on pourrait, à la rigueur, la faire porter au compte de la dépense de l'année dernière, mais dans ce cas-ci il aurait fallu l'inscrire dans le budget de l'exercice en cours, comme à l'ordinaire.

L'hon. MACKENZIE KING: Ce crédit a été ouvert vers le milieu de mars.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'empêche que la conférence se réunit cette année.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle adoptée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'oppose à l'adoption de cette résolution. Le Gouvernement devrait se montrer juste dans cette affaire. Ce crédit n'est pas considérable, mais on semble par trop empressé à faire entrer dans le compte des dépenses de l'an dernier celles de cette année. (*Exclamations.*) Les honrables députés pensent que je veux plaisanter. De fait, c'est une plaisanterie.

L'hon. MACKENZIE KING: Du tout. Il est impossible d'obtenir de crédit pour les délégués qui assistent à la conférence, si ce n'est au moyen d'un mandat du Gouverneur général.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait parfait s'il fallait un peu d'argent pour leur voyage, car alors le mandat du Gouverneur général aurait assuré ces dépenses. Un seul mandat aurait suffi pour tous ces frais, mais il ne convient pas de les faire porter sur la dépense de l'année dernière.

L'hon. MACKENZIE KING: On a avancé à chacun des délégués $8,000, je crois. Cela ne semble pas un montant très considérable, étant donné le but proposé.

M. JACOBS: Surtout pour sir Charles Gordon.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député le croit donc bien extravagant.

M. JACOBS: Je suis certain qu'il avait besoin d'argent avant son départ.

Le très hon. M. MEIGHEN: La seule façon convenable dont le Gouvernement aurait du agir, c'était d'avancer le montant d'argent essentiel, si les délégués avaient dû partir en mars, et d'avancer la balance, l'année suivante. De cette façon, on aurait pu faire la chose en toute justice sans imputer tout le montant sur le budget de cette année. Ce semble être la politique générale adoptée—faire payer l'année dernière le travail fait cette année.

L'hon. MACKENZIE KING: Je puis faire observer que l'invitation a été reçue le 21 janvier, et que ce fut à ce temps-là que le Gouvernement commença à faire les préparatifs requis.

L'hon. M. CRERAR: Je voudrais demander au premier ministre s'il peut nous fournir quelque renseignement sur la na-

ture des instructions données à ces délégués, en ce qui concerne le travail qu'ils doivent faire à Gênes?

L'hon. MACKENZIE KING: On leur a demandé de participer à la conférence et de renseigner le Gouvernement sur toutes les questions qu'on a jugé opportun de signaler au Gouvernement. Je crois que l'on a remis à mon honorable ami le compte rendu des délibérations de la conférence de Cannes, qui expose les grandes lignes des travaux de la conférence de Gênes ainsi que les fonctions des délégués conformément au programme esquissé dans ce document. Les délégués reçurent instruction de s'intéresser de près aux questions qui touchaient d'une façon plus essentielle les pays européens, mais de porter une attention particulière aux questions intéressant le Dominion et de ne pas prendre d'attitude définitive relativement à la signature de traités ou de conventions, sans avoir, au préalable, renseigner parfaitement le Gouvernement sur la nature des traités proposés avant que l'on ait pris une décision finale à leur sujet.

L'hon. M. CRERAR: Et qu'ils aient reçu l'approbation du Gouvernement.

L'hon. M. KING: En effet, et aussi de voir à ce que toutes les conventions ou tous les traités signés ne le soient qu'avec cette réserve.

M. JACOBS: Je vois dans les journaux que la conférence a réglé la question du mandat de la Grande Bretagne sur la Palestine. Le premier ministre peut-il nous dire si nos délégués ont reçu quelques instructions au sujet de l'attitude qu'ils devraient tenir dans cette affaire?

L'hon. MACKENZIE KING: Non, ils sont parfaitement libres au sujet de la Palestine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre peut-il nous dire ce que sir Charles Gordon et son coreprésentant au nom du Canada ont acompli en vue de la reconstitution économique?

L'hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement a demandé à sir Charles Gordon de donner un rapport, à la fin des délibérations, et il me fera plaisir de voir à ce que ce rapport soit déposé en temps voulu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'ici ils n'ont aucune information à donner sur ce qui a été accompli.

[L'hon. M. Crerar.]

L'hon. MACKENZIE KING: Personne au monde n'a été mis au courant de ce qu'a pu accomplir la conférence; nos représentants sont dans la même position que les représentants des autres pays et je suppose qu'ils s'en tirent aussi bien qu'eux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je remarque que certains pays sont menacés de perdre leurs représentants à cause de la cherté de l'existence à Gênes. Le Gouvernement y a-t-il pensé?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui. Je pense que leurs dépenses sont défrayées par le gouvernement italien, de sorte que, pour notre compte, nous échappons au danger.

(L'article est adopté.)

Réimpression du Code criminel, y compris les modifications de 1920-21, $1,500.

Réimpression de statuts, années 1907, 1908, 1909, 1910, 1912, 1913, 1014, 1915, 1919, 1920, $9,1000.

L'hon. M. GUTHRIE: Il me semble que ceci devrait être au compte d'un autre service. On le met au compte du service législatif. La réimpression du Code criminel relève de l'administration de la justice et il me semble que c'est à ce département que la dépense devrait être imputée de même que la réimpression des statuts annuels. Je ne sais pas si on désire effectuer le changement dès maintenant, mais j'estime qu'on devrait en tenir compte à l'avenir. Ces dépenses devraient être imputées au département de la Justice et non au service législatif.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député a parfaitement raison, bien que le travail ait été effectué par le service législatif de la Chambre des communes.

L'hon. MACKENZIE KING: J'ai vu quelque part que ce crédit était destiné à payer certain matériel à l'Imprimerie et que des exemplaires de ces statuts étaient vendus à qui en faisait la demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi le trouve-t-on dans les crédits de l'an dernier?

L'hon. MACKENZIE KING: Je suppose que les amendements de 1921 ont été imprimés vers le commencement de l'année.

M. JACOBS: Je ne sais pas si les règlements m'y autorisent, mais je voudrais demander au Gouvernement s'il a l'intention de reviser le Code criminel. Aucune revision n'a été faite depuis son adoption il y a 30 ans. On a l'habitude de reviser les statuts ordinaires tous les dix ans. Je sais que la chose a été discutée récemment

à une réunion du conseil de l'association du barreau canadien et il a été jugé à propos d'insister auprès du Gouvernement sur la nécessité qu'il y a à reviser le Code, à cause des nombreuses modifications qui y ont été apportées depuis 30 ans.

L'hon. M. GUTHRIE: Il a été revisé en 1906 en même temps que tous les statuts.

M. JACOBS: Il y a de cela 16 ans; or il me semble qu'il serait bon de le consolider et de le mettre au point.

M. BOIVIN: Je dirai, pour l'information de l'honorable député de George Etienne Cartier (M. Jacobs), qu'il pourra se procurer un exemplaire du Code criminel complètement revisé, à l'exception des modifications adoptées l'an dernier. La revision a été faite de temps en temps par le conseiller légal du Parlement et on peut maintenant se procurer une édition complète avec toutes les modifications, en s'adressant à l'Imprimerie du Roi.

M. JACOBS: Je ne veux pas parler d'une revision ordinaire; je fais allusion à un nouvel examen du Code, afin de mieux l'adapter à notre temps. Il y a beaucoup de choses qu'il serait bon de discuter de nouveau. Le Code criminel doit naturellement marcher de pair avec l'opinion publique et comme il est de règle dans les autres pays de revoir de temps en temps les lois criminels, j'estime que nous ferions bien de nous en occuper maintenant. Il y a beaucoup de choses à changer dans le Code criminel, de même que bien des événements se sont produits depuis 16 ans. Le Code criminel est une partie importante de la législation et on devrait lui donner un peu plus d'attention qu'on ne lui en a donnée depuis 16 ans.

L'hon. M. GUTHRIE: Les remarques de mon honorable ami s'appliquent au Code criminel, mais il y a longtemps que l'ensemble des statuts du Canada aurait dû être revisé. Il n'y a eu aucune revision des statuts depuis 1906, date à laquelle le Code criminel fut revisé, consolidé et adopté. La revision des statuts qui devait se faire tous les dix ans est attendue depuis longtemps. Cependant, je crois comprendre qu'elle était assez avancée l'automne dernier. On a, je crois, fait des progrès considérables et à des conditions pécuniaires très satisfaisantes. Il ne faudrait maintenant que peu de temps pour terminer le travail et j'espère sincèrement que le Gouvernement le complétera aussitôt que possible.

M. JACOBS: Jusqu'à quel point a-t-on poussé le travail, l'automne dernier?

L'hon. M. GUTHRIE: Je pense qu'on en a fait environ les trois quarts.

M. JACOBS: Qui l'a fait?

Le très hon. M. MEIGHEN: M. O'Connor en a fait une bonne partie. Je ne me souviens pas au juste des arrangements qui ont été conclus, mais ils prévoient une revision complète à un prix sensiblement moindre que ce qui avait été fait dans ce genre auparavant, bien que le cours ordinaire des choses augmenterait ce prix maintenant. Je crois que le Gouvernement ferait bien de revoir toute cette affaire en entier parce que j'ai cru que l'arrangement était excellent pour faire faire la revision.

M. JACOBS: N'est-il pas nécessaire, dans les affaires de ce genre, qu'on présente de temps à autre un rapport au Gouvernement motivant les changements, les ajoutés, les modifications, etc., aux lois? Je ne veux pas parler ici de la codification des statuts, mais de la refonte d'une loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit là d'une autre affaire qui pourrait être difficilement confiée à la personne chargée de la revision.

M. JACOBS: Au Parlement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, il était certainement temps que nous ayons une revision complète; l'arrangement adopté au sujet de la revision était économique et le travail se faisait très habilement. J'espère que le Gouvernement continuera la revision et la fera terminer.

M. BOIVIN: Pendant combien de temps M. O'Connor a-t-il été employé à ce travail?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien, mais je sais que M. O'Connor, quand on lui confie une tâche, s'y consacre jour et nuit. C'est un travailleur infatigable quand il travaille et il est de plus très capable dans les travaux de ce genre.

M. BOIVIN: Quels appointements touche-t-il pour ce travail?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne pourrais pas dire. J'ai su dans le temps ce qu'avait été l'arrangement et il est facile de le savoir.

M. McKENZIE (Solliciteur général): Je doute qu'il existe une entente du genre de celle dont nous parle mon très honorable ami. Le chef de l'opposition dit qu'un arrangement a été fait avec M. O'Connor au sujet de ce travail. Nous connaissons tous les capacités de M. O'Connor et savons

que c'est un travailleur incomparable dans tout ce qu'il entreprend. Néanmoins, il ne faut pas croire que le Gouvernement ait à continuer cet arrangement, parce que celui-ci a été rompu par l'ancien gouvernement plusieurs mois avant qu'il quitte le pouvoir et il a payé M. O'Connor pour le travail accompli.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que cela soit exact.

L'hon. M. McKENZIE: S'il y a quelque chose à faire plus tard, on en décidera de nouveau et on prendra quelque nouvel arrangement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois réellement que mon honorable ami se trompe, car je ne sais rien de cela.

L'hon. M. McKENZIE: Mon très honorable ami verra que je ne me trompe pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel fonctionnaire a fait cela?

L'hon. M. McKENZIE: En ce qui regarde le règlement, cela s'est fait par le sous-ministre de la Justice.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ignore ce que le sous-ministre a pu penser ou croire ou faire à ce sujet, mais je ne pense pas que le gouvernement, comme gouvernement, ait autorisé l'annulation de l'arrangement. Si c'est vrai, je n'en sais rien et je serais surpris que ce soit vrai.

L'hon. M. McKENZIE: Mon très honorable ami peut être certain que mes renseignements sont exacts parce que M. O'Connor lui-même me les a donnés. Je ne l'ai pas su par ouï-dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je lui ai parlé il y a peu de temps et je ne suis pas du tout sous cette impression.

(L'article est adopté.)

Agriculture—pâturages et nourriture du bétail—mandats du Gouverneur-général du 1er décembre 1921 et du 7 février 1922, $50,000.

M. LUCAS: Le ministre voudra-t-il bien nous expliquer cet article?

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Ce titre est quelque peu susceptible de nous induire en erreur. Je ne saurais dire au juste pourquoi on lui a donné cette forme, mais c'est ainsi qu'il a paru au budget, d'année en année. Il se rattache en réalité à ce qu'on est convenu d'appeler le transport gratuit des effets destinés aux colons de ces régions arides en vertu d'une entente intervenue entre le gouvernement fédéral, les provinces de l'Ouest et les compagnies de chemins de fer. Il y a environ $25,000 pour l'Alberta, $10,000 pour le Manitoba et $15,000 pour la Saskatchewan.

(L'article est adopté.)

Travail.—Secours au sans-travail.—Crédit complémentaire (mandats du Gouverneur-général du 23 juillet 1921 et du 16 janvier 1922), $400,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien représentait le mandat du 16 janvier 1922?

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Chaque mandat représentait $200,000.

(L'article est adopté.)

L'hon. MACKENZIE KING: Il ne reste plus que deux item, le numéro 401 et le numéro 426 concernant le rétablissement des soldats dans la vie civile. Nous pourrions peut-être les adopter dès maintenant, si toutefois il n'y a pas d'objection, et dans le cas où ils devraient provoquer de la discussion, cette discussion pourrait se faire à l'occasion de l'étude du budget principal.

M. le PRESIDENT: Les item ont tous été adoptés, à l'exception de l'item numéro 406, qui a été retiré.

Il est fait rapport de l'état de la question.

2e LECTURE DU PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER

L'hon. MACKENZIE KING: Comme l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) tient à faire renvoyer au comité des chemins de fer, canaux et télégraphes le bill numéro 71 destiné à modifier la loi de 1919 relative aux chemins de fer, je demanderais, avec le consentement de la Chambre, que nous revenions à l'article des bills et des ordres d'intérêt public, afin que l'honorable député puisse proposer la deuxième lecture du bill.

(La motion est adoptée.)

Le bill numéro 71 destiné à modifier la loi relative aux chemins de fer est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et des lignes télégraphiques.

MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMMIGRATION

L'hon. MACKENZIE KING: Je propose, avec la permission de la Chambre, que les noms de MM. Ryckman, Ross (Kingston), Hocken et McQuarrie soient ajoutés à ceux des honorables députés qui font déjà partie du comité spécial chargé de l'examen des bills numéros 16 et 17, ce qui portera à

vingt le nombre des membres de ce comité spécial.

(La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Vendredi 12 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN RAPPORT SUR LES FRAIS DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

L'hon. A. K. MACLEAN présente le deuxième rapport du comité spécial d'études sur la question des frais du transport par les voies ferrées, rapport dont voici la teneur:

Votre comité recommande que les discussions, aussi bien que les dépositions du comité spécial pour considérer les frais de transport des chemins de fer soient sténographiées et imprimées pour faire partie des archives.

1re LECTURE

De quatre projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 81) (C2), tendant à faire droit à Alexandre Frederick Naylor.

Le 2e (bill n° 82 (D2), tendant à faire droit à Margaret Yalloglew Jones Conalty.

Le 3e (bill n° 83) (E2), tendant à faire droit à Joseph Télesphore Morin.

Le 4e (bill n° 84) (F2), tendant à faire droit à Daisy Mary Nicholson.

LE REMANIEMENT DE LA CARTE ÉLECTORALE

M. JOSEPH T. SHAW (Calgary-Ouest): Monsieur l'Orateur,...

M. SHAW: Monsieur l'Orateur. ..

M. l'ORATEUR: J'ai aperçu l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) le premier).

M. SHAW: Je désire demander au premier ministre s'il serait disposé à recommander à la Chambre, et à la Chambre, si elle serait disposée à délibérer, à une date déterminée qui convienne au premier ministre le projet de résolution relatif au remaniement électoral dont j'ai donné avis.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Rien ne s'oppose à ce qu'aucune question soit étudiée, mais le Gouvernement aimerait à en choisir le moment.

M. SHAW: Le premier ministre peut-il nous dire maintenant quel temps lui conviendrait?

L'hon. MACKENZIE KING: Non. C'est impossible actuellement. La résolution de mon honorable ami n'est pas la seule; il y en a un grand nombre d'autres au Feuilleton, et il n'est que juste pour les honorables député que leurs motions soient discutées à leur tour, dans l'ordre de leur inscription. Il semble y avoir eu quelque malentendu sur la date à laquelle prendrait fin la période des séances réservées aux députés. J'ai dit à la Chambre, et c'est ce que l'on a compris généralement, l'autre jour, je crois, que le lundi et le mercredi de la présente semaine seraient les derniers jours durant lesquels les affaires particulières des députés auraient la préséance.

Je désire ajouter que nous avons également la motion, n° 23, relative à l'oléomargarine, qui est ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que, dans l'intérêt de l'industrie laitière et du public en général, la fabrication et l'importation de l'oléomargarine soient supprimées au Canada après le 1er septembre prochain.

Le ministère désirerait connaître les vues de la Chambre à ce sujet, et je serais bien aise de promettre l'examen de cette motion lundi prochain, si les membres y consentent. Quant à l'autre motion, je prierai mes honorables amis de donner l'occasion au cabinet d'étudier quel serait le meilleur temps de la discuter.

M. GOOD: J'ai lu la résolution qui a été soumise par l'exécutif et elle dit distinctement que lundi prochain serait disponible pour les résolutions des députés. J'avais d'abord interprété les déclarations du premier ministre dans le sens où il s'exprime maintenant, mais la résolution permettait clairement d'examiner les résolutions des députés lundi prochain. J'espère que c'est ce qui est généralement entendu.

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis heureux que mon honorable ami ait soulevé ce point. Naturellement, je me remets entre les mains de la Chambre à cet égard. Je vois, en consultant les documents, que la résolution de mon honorable ami a paru telle qu'il l'a dit, mais j'ai fait immédiatement remarquer au greffier que l'amendement que j'avais proposé voulait dire le et après lundi. Les mots " le et " ont été omis à l'imprimerie. Je crois que tous les honorables membres qui m'ont entendu — je crois que le hansard en fait foi — ont compris que le Gouvernement se réservait lun-

di prochain pour ses propres affaires. Le cabinet y tient, mais nous voulons bien faire exception pour la motion dont j'ai parlé. Si les honorables députés n'ont pas interprété mes paroles dans ce sens, je suis prêt à examiner la question de nouveau, mais je suis d'avis qu'il est préférable de discuter les affaires principales de la Chambre aussitôt que possible.

L'hon. T. A. CRERAR: J'ai compris les paroles du chef de l'exécutif dans le sens de son explication, c'est-à-dire qu'après cette semaine le Gouvernement consacrerait toutes les journées à ses propres affaires. Il est vrai que la motion, de la façon dont elle est inscrite, comporte un sens différent. Tout de même, dans les circonstances, je suggérerais au Gouvernement de laisser lundi prochain aux députés, s'il peut le faire.

L'hon. MACKENZIE KING: Je désire me rendre autant que possible aux désirs de mes honorables amis de la gauche. Me sera-t-il permis de proposer — si la Chambre y consent — que le Gouvernement demande que la résolution n° 23, celle qui concerne l'oléomargarine, soit discutée à l'ouverture de la séance, lundi prochain, et que, cette motion une fois discutée, nous abordions les autres avis de motion dans l'ordre de leur insertion? Si la Chambre approuve cette proposition, c'est ainsi que je procéderai.

Des VOIX: Adopté.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (leader de l'opposition): Comme c'est la teneur des résolutions adoptées par la Chambre qui fait loi, et non pas les discours, je ne contredis pas les paroles du premier ministre — lundi est le jour réservé aux députés, à moins que l'on ne décide autrement, entre temps; et l'on ne pourrait en décider autrement que par la procédure régulière.

DATE DE L'EXPOSÉ FINANCIER

L'hon. W. S. FIELDING: (ministre des Finances): Je m'en vais devancer la question de l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton). Je m'attendais presque à ce qu'il s'informe de la date de l'exposé financier. J'avais l'espoir et même l'intention de fixer la date à la fin de la semaine prochaine, mais pour être plus sûr disons mardi le 23.

RECTIFICATION — L'HONORABLE M. COPP

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): Je désire profiter de cette occasion-ci, pour rectifier une déclaration que m'attribue un entrefilet publié dans la *Gazette* de Montréal, et peut-être aussi dans d'autres journaux du pays.

M. Copp dit que l'on avait présenté des réclamations pour réparations s'élevant à 22 millions. Quelques-unes de ces réclamations avaient déjà été réglées.

Je tiens à déclarer très explicitement que je n'ai fait aucune déclaration semblable, et si mes honorables amis veulent bien se reporter au hansard non revisé, à la page 1735, ils y verront mes paroles, textuellement. Je ne voudrais nullement insinuer que le correspondant du journal aurait volontairement fait une telle assertion; mais je ne veux pas qu'elle se répande par tout le pays, car aucune de ces nombreuses réclamations déposées au département n'a été payée. Ceux qui ont réclamé ainsi réparation, s'étonneraient de ce que quelques-unes de celles-ci ont été payées, que l'on ne s'est pas occupé des autres. Je tiens à ce qu'il soit très bien compris que nulle réclamation n'a été examinée ou payée par le ministère.

INDIENS DÉTENUS EN PRISON POUR DÉSORDRES

M. FINDLAY: Je désirerais savoir si le Gouvernement a quelque autre déclaration à faire au sujet de la question dont j'ai parlé, l'autre jour, relativement à ceux qui prennent part, en ce moment, à la célébration indienne appelée "Potlatch". On se souvient que lorsque j'ai parlé de cette question l'autre jour, le premier ministre (M. Mackenzie King) a dit qu'il ne m'entendait pas assez bien pour comprendre ce que je disais. Il a dit qu'il discuterait la question avec le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) et moi, puis, qu'il me laisserait savoir qu'elle était la situation. J'ai eu, en effet, une conférence ou deux avec le ministre de l'Intérieur, et l'on se souviendra que lorsque j'ai abordé cette question, c'était parce que le ministre avait fait une déclaration en réponse à une question inscrite au Feuilleton par l'honorable représentant de Vancouver-Sud (M. Ladner), et...

M. l'ORATEUR: Dois-je comprendre que mon honorable ami désire poser une question?

M. FINDLAY: Oui, pour me renseigner.

M. l'ORATEUR: La discussion n'est pas permise sur une question de l'ordre du jour.

M. FINDLAY: Je désire tout simplement savoir si le Gouvernement a l'inten-

tion de me renseigner au sujet de ces Indiens.

L'hon. MACKENZIE KING: Je crois devoir une explication à mon honorable ami à cause de mon retard à lui fournir ce renseignement. Celui-ci était prêt hier; le ministre de l'Intérieur l'avait en mains, et il s'était proposé de donner cette réponse en Chambre hier; mais il lui a fallu s'absenter dans l'après-midi, et il m'a laissé cette réponse. Je l'ai ici. Voici la situation, suivant le rapport de l'assistant surintendant général suppléant:

La réponse rédigée pour la Chambre contenait les détails relatifs aux condamnations résultant des déclarations du "potlatch", et le nombre de ceux qui sont détenus en prison, suivant les rapports de la gendarmerie royale, jusqu'à la date de l'insertion de la question au Feuilleton. Nous venons de recevoir...

Ce rapport est daté du 10 mai.

...de notre représentant à l'agence Kwawkewith, là où ces poursuites ont eu lieu, un rapport contenant les paragraphes suivants concernant ce que je crois être les faits réels, mais lequel diffère quelque peu des détails recueillis dans les rapports de la gendarmerie royale:

"Le fait le plus intéressant pendant le mois d'avril a été la fin des poursuites relatives au "potlatch". Cinquante-huit plaintes avaient été portées, et après l'audition de la preuve, neuf sauvages furent exonérés, la sentence de vingt-huit autres fut suspendue, vingt-trois furent condamnés à trois mois de prison, et quatre à six mois de détention. Trois de ces derniers obtinrent un sursis et demandèrent leur liberté sur parole.

Tels sont, je crois, les faits exacts.

M. FINDLAY: Dois-je comprendre qu'aujourd'hui ils sont tous en liberté sauf quatre?

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne le crois pas. L'honorable député pourra consulter la déclaration que j'ai lue.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

La commission de l'Air:	
Appointements	$ 75,000
Dépenses casuelles	17,500
Forces canadiennes de l'air et aviation civile	907,500
	$1,000.000

M. PARENT: En quoi consiste le travail de l'aviation civile?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice): L'aviation civile sert surtout aux autres départements, par exemple, à prévenir les feux de forêt, pour le compte des provinces et à surveiller généralement.

M. JACOBS: Dans quelle mesure pour d'autres provinces?

L'hon. M. GRAHAM: L'année dernière, la province de Québec a érigé, à Roberval, des bâtisses qui ont coûté $20,000, si je ne me trompe pas, et le département y est allé d'autant. Il a pris ces bâtisses pour la part de la province et il a fait le service de protection contre le feu pour la province. Ontario a payé $50,000 pour sa part, et la Colombie-Anglaise, $20,000.

M. JACOBS: Si les provinces font ce service pourquoi les autorités fédérales y contribuent-elles? Quelques-unes des provinces sont dans de meilleures conditions financières que le gouvernement fédéral.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un de ces cas singuliers où le gouvernement fédéral contribue, ainsi qu'il le fait quelquefois en matière d'instruction. C'est un essai tenté de concert avec les provinces. Les autorités impériales ont présenté au gouvernement fédéral un matériel d'aviation valant 5 millions de dollars, et toutes les provinces ne sauraient parfaitement entreprendre le travail, à moins d'acheter leur propre matériel, et c'est pourquoi nous le leur avons donné. Le gouvernement fédéral a fait ce travail durant un certain temps. Cette année, nous avons informé les provinces, ainsi que les autres départements fédéraux, que s'ils voulaient qu'on fît ce travail, nous serions heureux de nous en charger, pourvu qu'ils consentissent à en payer le coût.

L'hon. M. STEVENS: Cette diminution se rattache-t-elle à l'aviation civile ou à ce qu'on pourrait appeler l'aviation militaire?

L'hon. M. GRAHAM: Aux deux. On se forme une fausse idée de ce que le département se propose véritablement de faire au moyen de la force aérienne qui comprend une division civile et une division militaire. Si le pays était en état de se lancer considérablement dans ce domaine, je serais plutôt disposé à laisser le service tel qu'il était, sous la direction d'une commission de l'air attachée au département. Mais la force aérienne est relativement faible et, à mon sens, elle doit, durant quelques années au moins, rester à l'état d'expérimentation. C'est pourquoi nous en faisons, avec sa section militaire, une division du département de la Défense nationale. Le département de la Milice n'absorbe aucune de ces unités: le but est simplement de fusionner les trois services de façon à réduire les dépenses d'administration, si cela est possible. La question de savoir s'il ne serait pas mieux de garder la force aérienne comme service indépendant que de l'inclure dans le département de la Défense na-

tionale soulève bien des divergeances d'opinion. Si nous avions eu une organisation considérable et si nous avions prévu une dépense considérable et un grand développement dans cete direction, ce serait peut-être aussi bien de laisser les choses en l'état actuel. Mais je tiens pour admis que nous ne sommes pas en mesure, à l'heure qu'il est, au Canada, d'augmenter ce service. En outre, lorsque l'aviation civile aura atteint un certain développement, des compagnies particulières l'entreprendront sur une grande échelle. Je ne m'accorde peut-être pas avec certains honorables députés, mais je suis persuadé que le Dominion n'est pas prêt à s'engager considérablement dans l'aviation civile comme entreprise d'Etat. Je crois que nous ferions mieux durant un certain temps de servir d'exemple, engageant ainsi les provinces et les particuliers à s'y mettre et à s'en occuper à leur compte. C'est ce que le nouvel arrangement nous permettra de faire comme par le passé et nous espérons que l'aviation civile fera autant cette année que l'année dernière. Nous demandons, cependant, que les provinces et les autres départements du Gouvernement payent le coût du service et nous pouvons les assurer que le travail se fera aussi complètement et aussi soigneusement qu'il a été fait jusqu'ici.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien, il y a deux changements. Le ministre veut qu'on demande aux provinces une contribution plus élevée pour les services qu'elles obtiennent et il a aussi l'intention de faire payer les autres départements pour les avantages qu'ils retirent du service. Cela explique, je suppose, la diminution assez considérable des crédits.

L'hon. M. GRAHAM: Une partie seulement; les sommes ne sont pas considérables.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère que le ministre ne sera pas découragé de m'entendre approuver l'attitude qu'il a prise au sujet de ces crédits. Je souhaite sincèrement que mon approbation n'ait pas pour effet de changer son idée et de le faire revenir plus tard avec une estimation différente. Il est bien évident que ce ne serait pas économique et par conséquent pas sage—car cela n'améliorerait pas le service—que chaque province prenne sur elle de créer une force aérienne, du moins tant que nous ne serons pas sortis de la période d'essai. Cela entraînerait un gaspillage incroyable d'efforts et d'argent. L'autorité fédéral possède l'outillage voulu pour se genre de service. Il ne s'agit pour ainsi dire que de faire des essais lesquels seront indubitablement mieux faits par le Gouvernement fédéral de concert avec les provinces que par les provinces elles-mêmes, agissant chacune pour son compte personnel. Personnellement, j'ai absolument confiance, ou du moins jusqu'à un certain point, que nous obtiendrons des résultats considérables, et cela avant peu, pour la protection de nos forêts contre le feu. Je peux faire erreur, mais je crois qu'au cours de la discussion des crédits du département de l'Intérieur, cette session, le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) nous a expliqué l'économie considérable qui a été déjà faite dans les forêts de la Colombie-Anglaise par l'application de cette méthode de préservation. Le département sait par conséquent à quoi s'en tenir à ce sujet; et n'y aurait-il aucune autre raison pour ne pas lui faire abandonner le service de l'aviation, celle-là seule suffirait. Quant aux expériences topographiques faites pour le compte du département de l'Intérieur et d'autres départements, si elle n'ont pas complètement réussi, elles n'ont certainement pas échoué. L'aviation pourra là aussi rendre de grands services et nous faire de grosses économies. C'est pour ces raisons que j'appuie l'attitude que le ministre a prise dans les circonstances et je souhaite qu'il ne l'abandonne pas.

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami a raison. J'imagine qu'avant longtemps les feux de forêts ne seront plus combattus sur terre; déjà, c'est par la voie de l'air qu'on procède; c'est ce qu'on fait en ce moment dans la région de Winnipeg. Le département a reçu une lettre, l'autre jour, d'un des ingénieurs qui préparent un rapport sur les voies fluviales, nous informant que l'aviation leur avait rendu des services inestimables dans leurs recherches.

M. GARLAND (Bow-River): Je crois comprendre que, l'an dernier, les avions de la station de High River ont aidé considérablement à sauver du feu les réserves forestières du domaine fédéral dans cette région. Le département a-t-il l'intention de supprimer cette station?

L'hon. M. GRAHAM: Nous comptons faire autant que l'an dernier, sinon plus.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre ne peut-il pas définir un peu mieux ce qu'on a l'intention de faire. J'ai reçu des lettres des chambres de commerce de ma circonscription et aussi de la circons-

cription de mon honorable ami de Macleod (M. Coote) protestant contre toute diminution dans le service en question. Et la préservation des forêts n'est pas le seul motif qu'ils invoquent. La préservation des forêts est essentielle aux travaux d'irrigation qui se poursuivent actuellement dans le sud de l'Alberta et nous protestons énergiquement contre toute diminution dans le service de l'aviation. Le ministre veut-il nous dire si on a l'intention de maintenir ou d'abolir cette station?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne sais vraiment pas d'où est venue l'idée qu'on allait abolir la station de High River. J'ai reçu moi-même beaucoup de communications et j'ai cherché en vain dans tout le département pour connaître l'origine de cette rumeur. La station sera maintenue, comme je l'ai déjà dit, et on s'efforcera de faire encore mieux que l'an dernier.

M. KELLNER: Le ministre a-t-il dit qu'on avait l'intention de demander aux différentes provinces de contribuer aux frais du service?

L'hon. M. GRAHAM: Nous demandons aux gouvernements provinciaux de payer les frais d'exploitation relatifs à tous les travaux que nous faisons pour eux. Le ministère leur a fait part de cette décision en août dernier.

M. KELLNER: Il semble à peine juste que les provinces qui n'ont pas les revenus de leurs ressources naturelles aient à payer ces frais dans les mêmes proportions que celles qui les ont.

L'hon. M. GRAHAM: Trois provinces nous ont demandé de faire ce travail, ce sont Québec, Ontario et la Colombie-Anglaise, et j'ai bien peur qu'on ne puisse lier la question des ressources naturelles à celle-ci.

M. JOHNSTON: Quel travail a-t-on fait dans chacune de ces provinces et à quel prix?

L'hon. M. GRAHAM: A Vancouver, le coût des opérations a été de $63,958.

M. JOHNSTON: Cela serait pour la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. GRAHAM: Non, une partie était payée par le Dominion. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a déboursé environ $20,000. A High-River, les dépenses ont été de $120,669. Une grande partie de cette somme a servi à la construction du poste radiotélégraphique à cet endroit et à d'autres travaux s'y rattachant.

M. JOHNSTON: Est-ce que le fardeau de ces $120,000 doit être supporté entièrement par la province ou bien le Dominion en paye-t-il une partie?

L'hon. M. GRAHAM: Le Dominion paye tout, je crois. A Victoria Beach, Man., les dépenses ont été de $66,870; à Sioux Lookout, $35,574; le gouvernement d'Ontario a remboursé $15,000 de ces dépenses au gouvernement fédéral. A Roberval, P.Q., les dépenses ont été de $31,099; à Dartmouth, N.-E., $43,322; à Ottawa, $59.512 et à Haileybury, $1,049.

M. KENNEDY (Edmonton): L'aérodrome de High River est-il le seul de l'Alberta? Je crois que la plupart des forêts sont au nord de la province.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le seul poste en Alberta. L'an dernier on a envoyé un avion à Jasper pendant quelque temps.

M. KENNEDY (Edmonton): Le ministère a-t-il l'intention d'étendre sa surveillance dans le nord de l'Alberta puisque cette méthode est plus efficace que les autres?

L'hon. M. GRAHAM: Avec les crédits à notre disposition, je crains fort que nous ne puissions guère promettre une extension.

M. DUFF: Qu'est-ce qui a été fait à Dartmouth, N.-E.?

L'hon. M. GRAHAM: C'est un poste employé surtout par les hydravions. On s'en est servi pendant la guerre. Ce qui a été fait là l'an dernier n'est pas considérable, il a surtout fallu payer l'entretien du poste.

M. DUFF: Le ministre pense-t-il qu'on devrait supprimer ce poste?

L'hon. M. GRAHAM: Nous consulterons le gouvernement provincial à ce sujet.

M. GOULD: Je n'ai pas entendu ce que le ministre a dit de la Saskatchewan.

L'hon. M. GRAHAM: C'eut été difficile. La Saskatchewan n'a rien demandé et rien n'a été fait.

M. GOULD: Je suis heureux d'entendre le ministre dire que la protection de nos forêts se fera par aéroplane et je désire simplement ajouter que ce que nos amis avaient en l'idée quand nous discutions les estimations de la milice, c'est qu'à l'avenir l'aviation fera le travail au lieu de la milice.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'il est juste de taxer chaque province pour ce que nous faisons à son compte, car

certaines provinces en auront besoin davantage que d'autres et devront payer en conséquence. Mais, que vaut ce système d'encaisser les divers départements pour des services rendus à propos de travaux autrefois accomplis par ces départements? Cela entraînera une comptabilité considérable et une autre organisation encombrante.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question d'arrangement entre les départements. En ma qualité de ministre des Chemins de fer, j'ai appris que quand il y avait quelque chose à transporter, certains membres du Gouvernement se mettaient dans la tête que mes chemins de fer devaient transporter cela gratuitement, mon département en souffrait et, à la fin de l'année, le rapport présenté ne montrait pas le véritable état financier du réseau. C'est de peu d'importance en ce qui regarde le trésor, mais, depuis des années, les estimations de la milice ont été critiquées et l'on insiste sur l'économie. Voici ce que j'avais en l'esprit.

Par exemple, si le département de l'Intérieur voulait se faire ouvrir un crédit de $50,000 pour des gardes forestiers, il serait obligé d'organiser un personnel en l'absence du service aérien tel qu'il existe. Si le service est accompli pour le compte du département de l'Intérieur, on ne devrait pas en porter la dépense au débit du ministère de la Défense nationale, mais à celui du département de l'Intérieur. J'ai voulu montrer les dépenses réelles de mon ministère.

Le très hon. M. MEIGHEN Le ministre s'est proposé de réduire autant que possible les frais de la défense nationale et de montrer que le Gouvernement a tenu parole. Il a fait preuve d'une grande franchise.

L'hon. M. GRAHAM: Si tout le monde en faisait autant, ce serait une bonne chose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vous rends justice. Autrefois, quand l'administration de l'Intercolonial était aux mains du département des Chemins de fer, c'était lui qui supportait tout; il était chargé de transporter n'importe quoi gratis. Nous avons changé cela et nos successeurs ne seront pas embarrassés de ce côté.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien vu de cela. J'en parlerai dans une autre occasion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons corrigé cet abus. C'est une simple question d'administration. La même chose pourrait se faire dans tous les autres services. Ainsi, tel département exécutant un service qui appartenait autrefois à un autre ministère, pourrait en faire porter le coût sur ce ministère. Le département de l'Intérieur, de la Milice, en un mot, tous les ministères sont dans ce cas. Ce système vous forcera à tenir une comptabilité compliquée. Si le ministère de la Défense exécute certains services, ces services n'intéressent pas de simples individus, comme c'était le cas pour les chemins de fer autrefois; ces services sont exécutés pour le compte du pays.

Je comprends le but que le ministre cherche à atteindre, mais il n'est pas fondé à l'appliquer au service de l'aviation. Je suis d'avis qu'il faut faire comme dans les autres administrations du service public.

L'hon. M. GRAHAM: Sans vouloir compromettre le vote de ces prévisions, je prendrai le temps de dire que, selon moi, quand un ministre est chargé d'un département, il faut lui laisser la liberté de le conduire suivant le principe des affaires. Par conséquent, si une administration lui demande de dépenser $50,000 pour un service qui entre dans les attributions de cette dernière, c'est à celle-ci à demander l'ouverture du crédit et à le mettre à la disposition du département chargé de l'exécution du service. Dans un grand magasin, chaque rayon se soutient par lui-même, et quand il passe quelque chose à un autre rayon, il est crédité pour la valeur, et le département qui le reçoit est aussi débité. C'est le seul moyen par lequel le chef d'un grand établissement peut savoir quelle section fait de bonnes affaires et quelle autre n'en fait point.

De même, si un service administratif accomplit le travail assigné d'ordinaire à deux ou trois autres, il pourra paraître dépensier, quand en réalité il est géré avec économie. J'ai eu déjà quelques difficultés avec le ministère de la Milice lorsque j'étais à la tête du département des Chemins de fer, au sujet du transport des troupes et de matériel. J'ai exigé que l'administration militaire se serve des voies ferrées selon ses besoins et qu'elle en paye les frais. Pourquoi l'administration des chemins de fer de l'Etat transporterait-elle des troupes pour le département de la Milice, exagérant ainsi ses déficits pour servir ce département? J'en parle, naturellement, au point de vue de l'utilité d'établir les résultats des opérations de chaque administration,

afin de renseigner exactement la Chambre et le public.

L'hon. M. GUTHRIE: Le public veut savoir ce que coûte le service de l'aviation. Le ministre veut faire porter àchaque département qui s'en servira le coût d'opérations particulières; mais on ne pourra pas savoir combien coûte ce service au pays. C'est un moyen de masquer le coût réel du service; en regardant seulement au bas de la colonne, sans aller aux détails on pourra croire qu'il y a eu abaissement de la dépense.

Si je ne m'égare sur le sens des explications du ministre, il a l'intention de conserver le service de l'air. Je ne vois aucune réduction en perspective, sauf que les opérations qui se faisaient de compte à demi avec les autorités provinciales seront dorénavant entièrement à la charge de celles-ci. La réduction est presque insignifiante, puisque la contribution des provinces était très minime. Mais l'ensemble du service est maintenu et les frais resteront probablement les mêmes. Tous les appointements, au total de $75,000, sont conservés au budget.

Ce contre quoi je proteste, c'est que, d'après ce système, les journaux ont pu annoncer que le ministre avait retranché une somme de $600,000 à $700,000 dans les prévisions de dépenses de la commission de l'air.

Mais il est évident qu'on continuera tout le service; il n'y a pas de diminution réelle dans le budget, pas de vraie réduction dans les dépenses. On a fait beaucoup de promesses de réduction mais d'après la déclaration du ministre cet après-midi, le service doit se faire comme autrefois, quoique, au lieu de le porter au compte de la commission de l'air, comme on devrait le faire, la dépense sera répartie sur divers départements et il en résultera que le public ne saura pas ce que coûte le service de l'aviation. La commission de l'air, l'an dernier, a fait du service pour le département de la Marine et des Pêcheries: patrouiller sur les côtes pour empêcher le braconnage et la pêche en temps prohibé; transport du frai; transport rapide dans des localités d'accès difficile de la Colombie-Anglaise. Tout cela est porté au compte de la commission de l'air; nous savons ce qu'elle nous coûte. L'an dernier, la commission de l'air a fait certaines opérations pour le département de l'Agriculture; elle a obtenue des photographies verticales et obliques des régions infestées par les moustiques dans le voisinage de Vancouver. Ce service a été porté au compte de la commission de l'air. Si on le continue, il sera payé par le département de l'Agriculture et nous ne saurons pas ce que coûte la commission de l'air. L'an dernier, elle a fait des opérations pour le département de l'Intérieur; des photographies obligues de deltas, de lacs, etc., pour dresser les cartes, aussi le service de la protection des feux de forêts, la reconnaissance des forêts du haut des airs et l'inspection des régions incendiées. Tout ce travail a été porté au compte de la commission de l'air, de sorte que le public sait ce qu'elle coûte. Le ministre propose maintenant de l'inscrire au compte du département de l'Intérieur et personne ne saura ce que coûte la commission de l'air. L'an dernier, elle a fait du service pour le département des Douances—c'est un nouveau service des patrouilles pour empêcher la contrebande des drogues de l'orient dans le Canada. Dans un débat que nous avons eu il y a quelques jours à la Chambre on a appris qu'une grande quantité de ces drogues pénétraient au Canada en étant jetés par dessus bord dans des futailles ou des barils que les bateux de pêche ramassaient près des côtes et amenaient au rivage. On a mis fin en grande partie à cette pratique grâce aux efforts de la commission de l'air. Ces opérations de la commission seront maintenant portées au compte du département des Douanes. Je prétends que ce système est mauvais. Le service de l'aviation comporte actuellement un crédit très important dans le budget de tous les pays. L'an dernier, aux Etats-Unis, on a voté une somme de $95,000,000 pour ce service, il est à peu près le même cette année sinon plus élevé. En Angleterre, le montant dépensé est formidable. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont fait leur première dépense pour le service de l'aviation et toute les nations civilisées ont adopté cette méthode. Les travaux sont encore à l'état d'expérience et le public est désireux de savoir ce qu'ils coûtent. C'est un service qui revient cher, il n'y a pas de doute sur ce point. Les machines sont coûteuses, les réparations nécessitent des sommes importantes, les pilotes experts doivent être bien payés—les opérations d'aviation du commencement à la fin sont très coûteuses. Les crédits de l'an dernier et de l'année précédente ont été réduits à un montant raisonnable et très modeste proportionné à nos dépenses et à nos besoins généraux. Cette année il se fait un changement de méthode, mais les résultats ne seront pas modifiés; en réalité toute modification effectuée sur la proposition du

ministre sera au détriment du service. Nous savons exactement aujourd'hui ce que coûte la commission de l'air, quels sont les employés que l'on conservera et les appointements qu'on leur paiera. En passant, j'apprends que depuis l'entrée en fonctions du nouveau Gouvernement on a accepté la démission du seul officier qui a rendu des services merveilleux et absolument sans rémunération. Je veux parler du colonel O. M. Biggar, qui depuis la constitution de la commission de l'air a été son vice-président et a donné ses services sans rémunération. Il y a un an environ il m'a présenté sa démission quand j'étais président de la commission, mais je ne l'ai pas acceptée; ses services étaient trop précieux. Je crois que la nouvelle administration a accepté sa démission bien qu'il était le seul officier non rétribué dans le service de l'aviation et que son travail était extrêment important et excessivement bien fait, comme tout ce qu'entreprend le colonel Biggar. En somme, je ne peux pas m'opposer au montant que propose de dépenser le Gouvernement, mais il devrait être inscrit aussi clairement que l'an dernier; la Chambre et le pays devraient savoir ce que nous nous proposons de dépenser. Tout devrait être indiqué au budget; sachons ce que coûte au Canada le service de l'aviation.

L'hon. M. GRAHAM: C'est si facile que je suis surpris que mon honorable ami soulève cette question. S'il se souvenait de ce que j'ai dit à propos du montant du département, il saurait et le pays aussi ce que coûte exactement le service d'aviation. S'il doit y avoir des crédits provenant d'autres départements, ils apparaîtront également.

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi ne pas les grouper tous en un seul?

L'hon. M. GRAHAM: Ils le seront, mais les sommes provenant des provinces ou d'autres départements y seront indiquées. Le budget ne sera pas modifié. L'année dernière, le département a touché certains revenus provenant des provinces.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans ce cas, les renseignements que le ministre a fournis au comité tout à l'heure sont fort trompeurs; sinon je n'y entends rien. J'ai conclu des observations du ministre — et il s'est exprimé d'une façon non équivoque — que les divers départements acquitteraient tous les frais occasionnés par eux. Il me porte à croire maintenant que le budget en discussion comprend toute la dépense du service de l'aviation. Que faut-il croire? Si la somme de $1,000,000, inscrite au budget, représente la dépense totale et que c'est là une réduction de $625,000 comparativement à l'année dernière, le ministre devrait diminuer le chiffre de son personnel en conséquence. Puisqu'il a réduit les dépenses du département de 33 p. 100, j'ai le droit d'assumer qu'il diminuera au moins d'un tiers les opérations du service de l'aviation. Il est donc raisonnable de supposer que le personnel sera également diminué du tiers. J'incline à croire toutefois que les premiers renseignements que le ministre a fournis au leader de l'opposition sont exacts, à savoir qu'il a l'intention de maintenir le service sur le même pied qu'aujourd'hui. Mon honorable ami tente de faire du camouflage en permettant que chaque ministère supporte les frais des services que le département de l'aviation lui rendra. Or, le Parlement et le public canadien tiennent à savoir quelle sera la dépense totale du service de l'aviation. Si les dépenses doivent atteindre le chiffre de $1,000,000, qu'on nous le dise; d'autre part, si l'on a l'intention de charger au compte de chaque ministère les frais qu'ils occasionneront de ce chef, qu'on le sache aussi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que le ministre prenne la parole, je rappellerai que j'ai signalé la différence qui existe entre ces sommes de $1,000,000 et de $1,625,000. A la suite de l'explication qu'il a donnée, à savoir que les frais occasionnés par les autres départements du service public seraient chargés à leur compte, j'ai déclaré que cela explique la différence. Et le ministre a répondu que cela l'explique en partie.

L'hon. M. GRAHAM. J'ai dit: une bien faible partie de la différence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne change rien à la question; les explications du ministre sont contradictoire. De fait, si tous les frais sont compris dans ce montant de $1,000,000 et que les crédits soient inscrits au compte des autres départements, cela n'expliquerait pas du tout la différence en question.

L'hon. M. GRAHAM: Mes honorables amis ont l'air de s'opposer à la façon dont le budget est déposé tandis que l'honorable député de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie) parle de "camouflage". Il n'y a pas de camouflage du tout relativement à cette question. Mon honorable ami suggère de garder le personnel au complet; j'incline à croire toutefois qu'il sait à quoi s'en tenir.

Il est au fait de la situation, car un bon nombre de gens l'ont vu à ce sujet. Tout le personnel provisoire du service de l'aviation pour ainsi dire, ou du moins la grande majorité des fonctionnaires, ont quitté le service de sorte qu'à cette heure nous allons épargner une somme de $35,000 de ce seul chef. Avant même que nous ayons commencé de réorganiser le service, nous avons déjà pratiqué une économie de $35,000.

L'hon. M. GUTHRIE: En premier lieu, l'assertion du ministre est inexacte; en second lieu, elle est injuste.

L'hon. M. GRAHAM: C'est absolument exact et parfaitement juste.

L'hon. M. GUTHRIE: Personne ne m'a vu à ce sujet; personne, à partir du ministre jusqu'au dernier subalterne; je n'ai jamais reçu une seule lettre ni entendu un seul mot à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: On est venu me voir.

L'hon. M. GUTHRIE: Je dis la vérité. Voici un crédit de $75,000 pour l'exercice courant, exactement la même somme que l'année dernière. Or, si vous avez réduit les opérations d'un tiers cette année, pour quelle raison réclamez-vous l'adoption du même crédit que l'année dernière? Je soutiens donc que cette diminution n'existe que sur le papier. En réalité, vous allez continuer les mêmes opérations. J'espère que vous le ferez; cependant, je soutiens que vous essayez de déguiser cette dépense. Qu'avez-vous à dire touchant la démission du colonel Biggar?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai fourni des explications à ce sujet dans une autre circonstance. Cependant, dès que nous abordons l'examen du budget de la milice, mon honorable ami se donne toujours beaucoup de peine afin d'embarrasser non seulement le ministre mais aussi les fonctionnaires qui prennent leur retraite, soit volontairement ou à la demande de l'administration. Je suis tout autant que l'honorable député de Wellington-Sud l'ami du colonel Biggar. Je l'ai déclaré ici le mois dernier, le colonel Biggar a donné ses services gratis au département en quaité de vice-président de la commission de l'air. Dès que j'eus pris en mains l'administration du ministère, il m'assura qu'il avait offert sa démission quelque temps auparavant et il réitera son offre. Je le priai de rester encore en fonctions pendant quelque temps, jusqu'au jour où nous aurions décidé l'adoption d'un plan de réorganisation. Lorsqu'arriva le moment de discuter la question du fusionnement des diverses services de la défense, le colonel Biggar offrit de nouveau sa démission et je l'ai acceptée.

L'hon. M. GUTHRIE: A-t-il été remplacé?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'a pas été remplacé.

L'hon. M. GUTHRIE: Le sera-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Avec la réorganisation, il n'y aura pas lieu de le remplacer.

L'hon. M. GUTHRIE: La commission de l'air sera-t-elle conservée telle qu'elle est constituée.

L'hon. M. GRAHAM: Notre collègue n'a évidemment pas lu le projet de loi. La commission est abolie.

L'hon. M. GUTHRIE: Comment figurera-t-elle? Elle passe au département de la Défense nationale? Constituera-t-elle un service séparé, et dans ce cas, qui en sera le chef, quels seront ses collaborateurs?

L'hon. M. GRAHAM: Il est très difficile de donner ces détails avant que la réorganisation soit au moins en partie exécutée. Le projet de réorganisation n'est pas encore devenu loi.

Comme je l'ai déjà expliqué, la commission de l'aviation fera partie intégrante du ministère de la Défense nationale. Les fonctionnaires techniques et la plus grande partie de son personnel seront versés dans celui de la Défense. Il y aura un directeur de l'aviation avec peut-être un ou deux aides. Les fonctionnaires du service technique feront partie du département de la Défense, non comme bureau rattaché, mais comme élément constitutif.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je constate que les appointements du personnel, l'année dernière, étaient de $75,000. Le ministre nous déclare qu'il a congédié les employés temporaires et réalisé de ce chef une économie de $35,000. Mais je ne la vois figurer nulle part.

L'hon. M. GRAHAM: Ma déclaration n'avait pas de rapport avec cet article.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quel chapitre les employés temporaires émargeaient-ils l'année dernière?

L'hon. M. GRAHAM: Ils étaient rétribués sur le crédit général du service de l'aviation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles fonctions accomplissaient ces emplo és temporaires?

L'hon. M. GRAHAM: Ils étaient employés dans les opérations du service technique et du matériel, à ce qu'on me dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saisis pas très bien. Que voulez-vous dire? Ils réparaient les machines?

L'hon. M. GRAHAM: Ils faisaient partie du personnel de l'aéronautique, des magasins. Il y avait en outre de nombreux employés temporaires, comme dans tous les services. Ils émargeaient au crédit général pour une somme de $35,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ce service était-il nécessaire l'année dernière et ne l'est-il plus aujourd'hui? Vos fonctionnaires doivent le savoir.

L'hon. M. GRAHAM: Il est devenu inutile de conserver un personnel aussi nombreux. Nous fusionnons différents services et cela nous permet de supprimer des quartiers-maîtres, des comptables, etc. Nous économisons de ce côté-là. Nous manquons d'argent, aussi. Certains détails administratifs seront abolis, quoique le service soit conservé dans son ensemble.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saisis pas très bien. Le projet de fusion n'est pas encore voté. J'ai déjà dit qu'il était inutile, mais le ministre prétend le contraire. Le bill attend son adoption; d'ici là on se passe des services des employés et évidemment c'est qu'on n'en a pas besoin. Il y a donc certains services qui existaient l'année dernière et qui ont été supprimés. Quels sont-ils? La fusion fera-t-elle disparaître le service d'entretien des machines? Du tout. Les hommes chargés de ce service seront toujours là, que la commission de l'air fasse ou non partie du ministère de la Défense nationale.

L'hon. M. GRAHAM: Les envolées seront moins nombreuses; on va écourter ce service.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles sont les opérations que vous supprimez ou que vous diminuez?

L'hon. M. GRAHAM: Il se fait très peu d'envolées au camp Borden maintenant. Les opérations seront reprises plus tard, mais sur une petite échelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont les services que vous rognez. Les opérations du camp Borden, l'année dernière, n'étaient guère plus considérable qu'elles ne le sont à présent. Quels sont les services que vous diminuez ou supprimez?

L'hon. M. GRAHAM: On m'a appris que les envolées seront diminuées en proportion. Tout ce que j'ai dit ici a trait à la principale besogne de l'aviation civile accomplie par le département. Nous pourrons continuer, espérons-nous, ce que nous faisons cette année pour les provinces, mais l'autre service est circonscrit de toutes manières. Autrement, nous ne pourrions pas opérer cette réduction.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire que le service aéronautique pour la protection de nos forêts sera restreint.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a dit que, excepté ce que nous faisons pour les provinces, tout le reste sera diminué en proportion. Or, nous ne protégeons pas nos forêts pour les provinces; nous les protégons dans notre propre intérêt. Il s'ensuit donc que ce service sera restreint ou que le ministre s'est mal exprimé. Sa réponse indique qu'on ne touchera pas à ce service. Dans ce cas, que réduira-t-on? Est-ce le service de surveillance pour le ministère de l'Intérieur ou pour le ministère des Douanes? Quelle dépense diminuera-t-on?

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis borné à en citer une à mon honorable ami. Nous ne construirons pas de stations cette année. Nous en avons érigé un bon nombre, l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque des stations sont construites, elles se trouvent là, j'imagine, et ce ne serait guère une économie que de les démolir. Cela explique une partie de la réduction. Le ministre peut-il donner d'autres éclaircissements?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami est bien formaliste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas au banc des témoins. Je communique à la Chambre tous les renseignements que je puis lui donner. Nous faisons cela au camp Borden et nous diminuons la dépense partout sans nuire au service spécial de l'organisation.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai demandé au ministre s'il la réduisait à tel endroit, et il l'a nié avec indignation.

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami ne doit pas m'attribuer des propos que je n'ai pas tenus. Il n'est pas en train de faire la leçon à un témoin qu'il interroge et, bien qu'il ait été premier ministre, je ne lui permettrai pas de me prêter un langage dont je ne me suis pas servi. J'ai loyalement et complètement répondu à la question, et s'il lui plaît d'épiloguer et d'imaginer des choses qu'il n'a pas dites, libre à lui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut ne pas être un témoin qu'on interroge; je n'ai pas dit qu'il l'était. Mais il est ministre d'Etat au pays, et il est tenu de fournir les renseignements que la Chambre lui demande au sujet de son budget.

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je lui demande quelle dépense on diminue et je désire obtenir des réponses catégoriques; j'y ai droit. Je n'exige pas qu'il me réponde parce que j'ai été premier ministre, ni pour aucune raison personnelle, si ce n'est que je suis membre du Parlement et que je jouis des privilèges attachés à ce titre. Le ministre veut se tirer d'affaire en disant simplement: "Oh, je réduis, je diminue la dépense," dans l'espérance que le comité croira qu'il pratique beaucoup l'économie sans restreindre le service. Je lui demande donc où il opère une réduction, et il répond tout partout en proportion. Puis, il ajoute qu'il ne restreint le service pour le compte des provinces, mais qu'il diminue le reste. Je ne lui attribue pas des propos qu'il n'a pas tenus. Ce sont là ses propres paroles. J'ai dit qu'il réduit le service établi pour la protection de nos forêts. Il l'a nié de son siège. En quoi lui ai-je prêté un langage dont il ne s'est pas servi? Je ne l'ai point fait. Il ne réduit pas ce service. C'est ce qu'il a répondu. J'espère que si sa réponse est exacte et qu'il ne restreint pas ce service. Quel est celui qu'il restreint? "Nous avons construit des stations, l'an dernier," dit-il, "et nous n'avons pas besoin d'en ériger cette année." Cela explique une partie de la réduction, mais le service n'est pas restreint.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit d'une réduction de la dépense.

Le très hon. M. MEIGHEN: Fort bien. J'ai accepté cette réponse. Elle est très claire. Nous la comprenons. Si elle explique toute la réduction, il n'y a rien à dire et je suis satisfait. Cependant, s'il y a autre chose, je veux savoir ce que c'est au juste, et j'aimerais que le ministre explique pour quelle raison je n'ai pas droit à une réponse. Je voudrais savoir exactement quelle dépense il diminue, ce qui lui a permis de la diminuer, de quel service on se dispenserait et pourquoi.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai répondu plusieurs fois à ces questions. Mon très honorable ami ne doit pas s'attendre que je lui dirai le montant précis relativement aux moindres détails.

Il sait que c'est impossible. Après que nous aurons bien organisé le département, si on nous permet de le faire, nous pourrons, croyons-nous, maintenir le service indispensable que nous avons maintenu l'an dernier, et ce, en dépensant beaucoup moins. Nous retranchons maintenant l'enseignement au camp Borden. Nous pourrons le donner plus tard, je l'espère, et sans entrer dans tous les détails, vu que personne ne peut savoir à l'heure qu'il est ce qu'ils seront, nous entreprenons de maintenir le service avec $625,000 de moins — j'ai confiance et je crois que nous le pourrons. Les travaux que nous exécuterons pour les différents départements administratifs dépendront de leurs réquisitions. Je ne puis dire à l'instant même en quoi je restreindrai la besogne que nous accomplirons pour les divers services de l'administration. Je pourrai retrancher ici et ajouter là; cela dépendra des demandes qu'ils nous adresseront. Nous sommes d'avis, cependant, que nous pourrons remplir notre tâche et contenter les provinces, moyennant un million de dollars.

Lorsque le département sera complètement réorganisé et en mesure de fonctionner, nous pourrons donner des précisions; néanmoins, cela nous est impossible actuellement, parce que nous n'avons pas mis la dernière main à notre organisation.

L'hon. M. STEVENS: Je désire poser une ou deux questions spécifiques. Le département se propose-t-il de maintenir la même surveillance des forêts dans la zone des voies ferrées de la Colombie-Anglaise, et dans ce qu'on désigne comme la région de la rivière La-Paix.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, dans la zone des chemins de fer.

L'hon. M. STEVENS: A-t-on l'intention d'entretenir le même service de surveillance à Vancouver, pour le département des Douanes, ainsi que les divers autres services que la commission et le département ont rendus l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Le département des Douanes a déjà demandé le maintien du

service de surveillance, et je crois que nous pourrons le maintenir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre persiste à refuser les détails. "Je diminue la somme", dit-il, "et vous devez vous en rapporter à moi et compter que j'économiserai là où je pourrai". Je soutiens que le ministre ne traite pas décemment le comité. Il pourrait donner plus de précisions. Voici un crédit de $1,525,000 pour le corps aéronautique canadien et l'aviation civile. Les employés du ministre le diminuent à $907,500. Notez bien les "$500". Ils calculent jusqu'aux centaines de dollars. Ce n'est pas la même chose que s'il s'agissait d'un million de dollars, en chiffres ronds; ils demandent $907,500. Les employés du département connaissent les item qui forment cette somme. Ils connaissent aussi les item correspondants du crédit de $1,525,000, qui a été ouvert l'an dernier. Ces détails permettent d'établir où se trouvent les réductions dans chaque cas, et le ministre ou ses employés peuvent dire au comité comment les réductions sont opérées, si c'est par la restriction du service, ce qui doit être attribué au fait qu'on a érigé des stations l'année dernière, ce qui provient d'autres causes et quelles sont ces causes.

L'hon. M. GUTHRIE: A l'appui de ce que mon très honorable ami vient de dire je ferai observer que le crédit de $907,000 n'a pas été inscrit au hasard ou au jugé. Il représente quelque chose. L'an dernier la somme était de $1,525,000, et nous savons ce qu'elle représentait. Le budget du dernier exercice mentionnait que $700,000 étaient destinés à l'aéronautique civile; $825,000 étaient accordés à la commission de l'air pour des fins militaires.

La somme de $700,000 se décomposait ainsi:

Envolées pour d'autres services administratifs	$365,000

L'année dernière, cette dépense était imputable sur le compte de la commission de l'air:

Envolées d'essai	$ 50,000
Entretien du matériel	80,000
Acquisitions et équipement des stations d'aéronautique civile	220,000
Total	$715,000
A déduire les sommes destinées aux opérations pour le compte de l'Ontario et du Québec	35 00
Somme totale nécessaire	$680,000

De plus, il y a une inscription de $20,000 pour les permis, les enquêtes sur les accidents, l'exploration des routes aériennes et le reste. Ces montants forment un total de $700,000. Si nous passons aux travaux militaires de la commission de l'air, nous voyons une dépense totale de $825,000, ainsi répartie:

Cours supplémentaire de 28 jours pour 190 officiers d'aviation	$380,000
Cours supplémentaire de 28 jours pour 50 officiers ne faisant pas d'envolées	22,000
Cours de trois mois pour 400,000 artisans	240,000
Pièces de rechange	100,000
Instruction des pilotes d'hydravions	60,000
Bureaux provinciaux	23,000
Total	$825,000

C'est le crédit que le Parlement a accordé l'an dernier.

M. DUFF: L'honorable député nous a donné tous les détails des dépenses de 1921-1922. Veux-t-il être assez bon de nous donner ceux de cette année?

L'hon. M. GUTHRIE: C'est ce que j'essaie de savoir.

M. DUFF: L'honorable député a-t-il les détails?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, je ne les ai pas.

M. DUFF: Mon collègue a ceux de l'an dernier, de quelque source qu'ils viennent. Veux-t-il nous dire où il se les a procurés?

L'hon. M. GUTHRIE: Je les avais à la Chambre l'an dernier. On m'a questionné à leur sujet.

M. DUFF: Non pas en ce qui concerne ces détails.

L'hon. M. GUTHRIE: Si l'on m'a posé des questions à leur égard, j'avais, certes, ces renseignements devant moi, parce que c'est la note que j'ai présentée à la Chambre, à la dernière session, lorsque mes crédits ont été déposés.

M. DUFF: Cette note n'appartient-elle pas au département et non à l'honorable député? De quel droit mon honorable ami la possède-t-il? Elle appartient au ministère.

L'hon. M. GUTHRIE: J'y ai droit, et il y en a une copie au département. Je pense qu'il y en a un duplicata, en ce moment, sur le bureau du ministre. Sinon il devrait y être. Je désire savoir comment l'on va employer l'argent cette année? Il y a un item global de $900,000, et nous ne savons rien de ce que l'on va en faire. Le ministre devrait au moins donner au comité une idée de ce que sera la dépense.

Il doit savoir comment est composé cet item de $900,000 Il peut renseigner le comité en une ou deux minutes, et nous avons droit à ce renseignement.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai donné l'explication il y a un instant. Mon honorable ami pouvait fort bien, l'an dernier, calculer ce qu'il allait dépenser, parce que la commission de l'air se trouvait exactement dans les mêmes circonstances que dans le passé. Il ne lui restait qu'à préparer les crédits en détail. Il sait, aussi bien que le comité, que, vu notre réorganisation, que j'espérais compléter il y a quelques semaines, il est impossible de donner ces détails, parce que nous n'avons pas terminé notre nouvelle organisation, et que nous n'avons pas fusionné nos départements. La commission de l'air elle-même n'est pas en mesure de fournir tous ces renseignements, parce qu'elle ignore si elle continuera d'exister. Je ferai observer ceci à mon honorable ami. Je pourrais lui donner certaines statistiques relativement aux stations, mais non pas en détail, parce que, dans les circonstances, il nous est impossible de fournir des renseignements précis pour le prochain exercice. Nous nous proposons de limiter les crédits à moins d'un million et de procurer les services essentiels.

L'hon. M. GUTHRIE: Ce crédit comprend-il le travail que la commission de l'air doit faire pour d'autres départements?

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépendra si je puis obtenir des fonds des autres ministères ou non. Les statistiques dont j'ai parlé sont, en chiffres ronds:

Chef-lieu	$32,440
Station de Vancouver	81,560
Station de High-River	82,000
Station de la plage Victoria	90,000
Corps de Parry-Sound et Whitney	31,810
Station d'Ottawa	49,000
Station photographique d'Ottawa	21,000
Poste de réparation des aéroplanes et machines	38,000
Station de Roberval	35,000
Station de Dartmouth	9,000

M. SUTHERLAND: Le ministre nous a quelque peu éclairés sur certaines choses qui étaient un mytère pour nous concernant la fusion des trois départements de la Milice, du Service naval et de l'Aviation. Il nous donne à entendre, maintenant, en ce qui regarde l'aviation, que le département de l'aviation sera maintenu sous ses principaux aspects, que je suppose être ceux du commerce. En ce qui touche la défense nationale, l'aviation disparaîtrait entièrement. Le ministre nous a appris que les exercices du camp Borden doivent être supprimés.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. SUTHERLAND: Ou qu'il espérait les rétablir plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas dit que ces exercices cesseraient.

M. SUTHERLAND: Alors, je n'ai pas compris le ministre. Le service de l'air est de ceux, je crois, que la plupart des citoyens sont portés à ne pas apprécier suffisamment.

Lors de la conférence qui a eu lieu récemment, à Washington, entre les grandes puissances, l'on remarquait combien volontiers certains pays acceptaient les propositions de désarmement, et l'on disait à ce moment — et c'est sans doute l'opinion de plusieurs de ces pays — que l'effectif aérien prédominerait plus que jamais dans les guerre futures, qu'il était donc possible que les vaisseaux de guerre, n'étant plus aussi invulnérables qu'autrefois, deviendraient plutôt un embarras. Si je comprends bien l'explication du ministre, la force aérienne n'existera p'us, pratiquement, comme force défensive; l'aviation civile sera maintenue s'il est possible de s'entendre avec les provinces pour l'emploi de ces aviateurs qui tomberaient sous la juridiction du ministère de la Défense nationale, devenue simplement organisation civile, tandis que l'on se dispenserait des services de ces hommes qui ont acquis une expérience et un entraînement si merveilleux durant la guerre. Il est évident que le ministre ne peut nous donner le renseignement que nous lui avons si souvent demandé, puisqu'il ne sait pas quel arrangement il pourra conclure avec les différentes provinces, pour l'utilisation des effectifs relevant de son département. J'espère ne pas avoir dénaturé les paroles du ministre. Les ministères du Service naval, de la Milice et de l'Aviation ne seront pas fusionnés dans le ministère de la Défense nationale; et autant que je puisse comprendre, la seule organisation, je ne dirai pas d'hommes, mais de quoi que ce soit qui se rapproche de l'entraînement militaire en Canada, la seule organisation qui doit être maintenue, et pour laquelle on a adopté des prévisions budgétaires, c'est celle des Scouts canadiens. Est-il possible que le peuple devra dépendre de ces jeunes Scouts à l'avenir pour sa défense nationale? Le ministre peut sourire, mais la question n'en est pas moins sérieuse. Bien que la paix puisse prévaloir

au pays, en ce moment, qui sait combien de temps elle durera et quand nous pourrions avoir besoin du service de ceux que le ministre ignore pratiquement aujourd'hui, qu'il laisse rentrer dans la vie civile? Il est très important et très essentiel que nous gardions nos experts de haut entraînement militaire, afin que le pays puisse bénéficier de la grande expérience qu'ils ont acquise au service du Canada, au lieu de les laisser devenir une organisation tout simplement civile.

L'hon. M. GRAHAM: Il me fait plaisir d'entendre mon honorable ami s'exprimer ainsi, car les difficultés que j'ai rencontrées ces deux dernières semaines sont dues à ce que l'on s'est prononcé tout différemment. La majorité publique se plaignait que je voulais faire de cette organisation une organisation toute militaire, ne laissant aucune force civile. De fait, tous les aviateurs qui s'occupent de la protection de nos forêts, sont membres de l'aviation canadienne, de notre force de défense. Les travaux qu'ils font dans l'aviation civile, tout en servant au public, leur procurent le meilleur entraînement possible. Les travaux qu'ils font constituent un véritable entraînement pour les fins de défense. Ainsi, ces envoyées au-dessus des forêts pendant lesqu'elles ils photographient la terre, est précisément le genre de service qui serait requis d'eux sur le champ de bataille. Bien que l'on doive continuer l'aviation civile, les travaux en général devront être accomplis par la force d'aviation civile qui en recevra ainsi le meilleur entraînement possible à l'aviation en général.

M. SUTHERLAND: Je comprends très bien que les seuls qui soient réellement compétents pour conduire ces machines aériennes sont ceux qui ont fait le service militaire. Mais, le ministre n'a pas nié le fait que cette force devient purement civile et ne fait plus partie de la défense nationale. Pourquoi les hommes qui sont employés comme gardes-feux dans le pays, seraient-ils enrôlés dans les forces défensives du pays? Pourtant, c'est ce que fait le ministre.

L'hon. M. MANION: Les autorités se rendent très bien compte de la grande destruction de nos forêts, et je crois qu'une partie de ces effectifs sont employés à la protection de celles-ci. Peut-être le ministre a-t-il déjà expliqué cette question, si oui, je n'étais pas présent à ce moment. Je désirerais qu'il renseigne le comité plus minutieusement sur les travaux accomplis par les forces d'aviation pour la protection de nos forêts. Il pourrait nous dire l'étendue de ces travaux dans les régions dont les ressources naturelles appartiennent au Dominion, ainsi que dans les régions où les ressources appartiennent aux provinces elles-mêmes, comme dans Québec, la Colombie-Anglaise et l'Ontario. C'est une question très importante et d'intérêt populaire, à l'heure actuelle.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons discuté très longuement cette question. Nous nous sommes occupés, entre autres, de la protection des forêts de Québec et de la Colombie-Anglaise.

La force d'aviation a travaillé pour la division de la sylviculture, la division du service géodésique, la division des levés topographiques et pour celles des forces hydrauliques et des parcs de l'Etat, ainsi que pour le département de l'assainissement des terres; pour la commission des frontières internationales, la division de l'aménagement des villes, la commission géologique, le département de la Marine et des Pêcheries, ceux de l'Agriculture, des Douanes, des Chemins de fer nationaux et celui du Commerce. Elle a exécuté certain travail pour le service de protection des forêts de l'Ontario, ainsi que pour le compte des provinces de la Colombie-Anglaise et de Québec.

L'hon. M. MANION: Quelle entente a été conclue au sujet de ce travail, entre le Gouvernement fédéral et disons, la province d'Ontario qui possède ces terres? Existe-t-il un convention en vertu de laquelle le Gouvernement fédéral et la province contribuent aux frais de ces travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Dans Ontario, nous avons deux aérodromes, l'un à Whitney et l'autre à Parry-Sound. La province en acquitte le coût. L'an dernier, elle a payé de ce chef $15,000. La Colombie-Anglaise a payé $20,000, l'an dernier. La province de Québec compte un aérodrome, celui de Roberval. Nous avons pris possession de cette construction pour l'équivalent de sa contribution à ce service; mais nous nous proposons, cette année, de fournir ce service et d'en exiger le paiement.

L'hon. M. MANION: Ce qui revient à dire que c'est la province qui acquitte la dépense.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a mentionné certaines stations dont le coût ne doit représenter qu'un faible montant. Il désire évidemment créer l'impression qu'il fera une économie de $625,000, en attendant que le Sénat adopte un certain projet de loi. Or, tout d'abord, le ministre dirige des départements depuis assez longtemps pour savoir qu'une fusion, quelle qu'elle soit, n'est que peu de chose comparée aux frais des services eux-mêmes. En réalité, je me demande si la fusion en vaut la peine et, à mon avis, c'est une perte de temps que d'en parler.

Le ministre pourrait tout aussi bien effectuer cette fusion en vertu de la loi telle qu'elle existe aujourd'hui. D'après la loi adoptée, il y a quelques années, la commission de l'air peut en tout temps être transférée à son département sans qu'il y ait lieu de légiférer à ce dessein. Mais affirmer qu'il ne peut nous dire ce qui est destiné à certains services, soit la fin à laquelle ses fonctionnaires comptent appliquer cet argent, parce qu'il attend les résultats de la réorganisation, c'est à vrai dire faire une déclaration que ne sauraient admettre ceux qui sont au fait des services administratifs. Le ministre sait quels étaient auparavant les divers services rendus par ces départements et quand il vient nous dire qu'il ignore ce qu'il fera au sujet d'un service quelconque qui, l'an dernier, a coûté tant d'argent, et qu'il demande qu'on le laisse agir à sa guise, il sollicite simplement un blancseing. Dans le passé, on a donné des détails et la réorganisation qui n'exigera après tout qu'un comptable ou un surintendant dans certaines divisions—n'est pour rien dans la question des services rendus dans ces différentes sphères d'activité, de sorte qu'il n'existe pas de raison qui empêche le ministre de fournir ce renseignement. Si je fais erreur, que le ministre me reprenne, mais il me semble qu'il a ordonné à son département de réduire ce crédit à un million de dollars. Les fonctionnaires ont constaté qu'il leur faudrait $75,000 pour les appointement et afin de combler l'écart causé par la diminution, ils ont réduit le second crédit à $17,500 et celui destiné à la force d'aviation et à l'aviation civile à $907,500. S'ils n'ont pas décidé comment il se proposent de dépenser l'argent demandé pour ces services particuliers, ainsi qu'on l'a fait, l'année dernière, ils ne sont donc pas prêts à demander l'ouverture d'un crédit. Ils devraient attendre qu'ils fussent prêts pour soumettre ces chiffres au Parlement, mais ils n'ont pas besoin d'attendre la réorganisation pour en agir ainsi. Ils ne sauraient cacher toutes ces défaillances en alléguant qu'ils attendent que le Sénat adopte le projet de loi. Ils devraient savoir si, de fait, ils ignorent ce qu'on a l'intention de faire dans les diverses sections désignées par l'ancien ministre du service de l'Aviation, et, à mon avis, ils devraient avoir ici des renseignements, sinon précis, du moins d'une exactitude suffisante pour éclairer le comité.

L'hon. CH. MARCIL: Je représente une région du pays qui embrasse environ 10,000 milles carrés et qui est ravagée par des feux de forêts, chaque année. Ces feux de forêts occasionnent, chaque année, des pertes énormes dans Gaspé et dans Bonaventure. Il me fait donc plaisir d'apprendre qu'on a pris des arrangements avec la province en vue de protéger les forêts contre le feu. C'est précisément, à mon sens, cette phase du service de l'aviation qui sera la mieux accueillie de la population en général, car nos forêts constituent la plus précieuse de nos ressources nationales. Dois-je conclure des paroles du minstre qu'on fournit ce service à la demande des provinces et qu'il appartient aux goûts de ces dernières de conclure la convention nécessaire? Entretient-on régulièrement un service de patrouille, dans la péninsule de Gaspé?

L'hon. M. GRAHAM: Là où l'autorité fédérale n'a pas de terres, la province se charge de la protection des forêts. Elle s'adresse au département, qui fait le travail et lui fait payer. Actuellement nous sommes en pourparlers avec le gouvernement de la province de Québec.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne veux pas retenir le comité, mais je tiens à protester une dernière fois. Nous sommes en train de discuter un article qui comporte une dépense d'un million et pas un seul d'entre nous, à part du ministre, ne sait à quoi cet argent va servir. Est-ce juste? Nous allons voter ce crédit et tout l'argent sera peut-être dépensé pour la milice sans qu'il y ait quoi que ce soit devant nous pour limiter d'une manière quelconque l'emploi de ces fonds. On nous demande de voter à l'aveuglette, sans aucun détail, à part les quelques explications que nous a données le ministre au sujet de deux ou trois stations et la vague déclaration que le service allait continuer à High River et un ou deux autres endroits. Puisque nous votons un million sur la simple déclara-

tion que cet argent est destiné au service de l'aviation, il n'y a pas de raison pour ne pas voter des millions et des millions sans aucun détail. Je n'ai jamais vu chose pareille, et si nous adoptons cet article, ce sera tout simplement un vote donné pour la forme. Je proteste et c'est tout.

M. JELLIFF: Je n'ai pas très bien saisi les chiffres que nous a indiqués le ministre. J'ai cru comprendre que l'an dernier le service de la station de High River avait coûté $120,000 et que, cette année, il ne coûterait que $82,000, bien qu'on ait l'intention de donner le même service que l'an dernier. Je ne vois pas comment cela peut se faire, à moins qu'il n'y eut un énorme gaspillage l'an dernier. Nous tenons beaucoup, dans notre région, à ce que le service de l'aviation soit maintenu dans toute son efficacité actuelle, et plus, si possible. Je ne sais pas jusqu'où vont les avions, mais j'habite très au sud de la province, dans la région de Lethbridge, et je sais que nous avons eu plusieurs feux de forêts très graves à l'ouest de notre district, dans la région des parcs de Waterton. Ces feux se renouvellent tous les ans. Je ne pense pas que les appareils de la station de High River aillent jusque-là; toutefois, je peux faire erreur. S'ils n'y vont pas, je demande qu'au lieu de diminuer le service de la station de High River, on l'étende de façon à surveiller les forêts et parcs du domaine fédéral jusqu'à la frontière. C'est essentiel, non seulement pour préserver le bois proprement dit, mais aussi pour la réussite de nos projets d'irrigations. En effet, la neige qui reste sur les collines boisées est la principale source d'humidité sur laquelle la région puisse compter. J'espère que le ministre en tiendra compte et veillera au moins à ce qu'on ne diminue pas le crédit nécessaire pour maintenir le service de High River dans toute son efficacité.

L'hon. M. GRAHAM: La différence provient surtout du fait que nous avons dépensé l'an dernier environ $30,000 pour des constructions.

M. SUTHERLAND: Je demanderai au ministre de remettre l'adoption de cet article jusqu'à ce qu'on nous ait expliqué ce qu'on veut dire exactement par "Défense nationale". Je ne trouve aucune définition dans le projet d'amalgamation des trois services. Est-ce que cela consiste à avoir une force aérienne pour la surveillance des forêts et la répression de la contrebande? Il serait bon que la Chambre le sut, et le Sénat aussi, avant que le projet ne devienne loi. D'après moi, la défense nationale et l'aviation civile sont deux choses différentes. L'aviation va certainement devenir un facteur excessivement important dans la défense d'un pays, et peut-être encore plus que la plupart des gens ne peuvent l'imaginer. Or, il me semble que c'est avilir l'aviation que de l'utiliser pour la répression de la contrebande et la surveillance des forêts. La répression de la contrebande relève essentiellement du service naval, c'est l'œuvre des navires qu'on va renvoyer à la métropole avec les compliments du Gouvernement du Canada.

Je suis d'accord avec l'ancien ministre de la Milice (M. Guthrie) quand il réclame de plus amples informations. Si on doit dépenser cete somme pour l'aviation commerciale et qu'on abandonne les stations d'entraînement du camp Borden et d'ailleurs, je crois que c'est une question excessivement importante et que le ministre de la Milice devrait la traiter plus sérieusement.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais tenter d'expliquer de nouveau la chose à mon honorable ami. Cette aviation commerciale n'entrave nullement les travaux pratiques de la force aéronautique canadienne, laquelle est une force défensive. Comme je l'ai déjà dit, le camp Borden est fermé pour le moment, mais il sera réouvert, et l'instruction s'y donnera comme auparavant, mais je ne sais pas si cela se fera sur une aussi vaste échelle.

M. SUTHERLAND: Cette année?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, cette année. L'aviation civile, qui s'occupe de surveillance des forêts et choses de ce genre, ne dure que quelques mois de l'année, tandis que les services de défense fonctionnent toute l'année. J'ai déjà donné deux ou trois fois les détails touchant les postes auxquels la moitié de ces $900,000 sera distribuée. Le reste servira à la préparation militaire de la défense et au remplacement de l'outillage et des pièces de rechange. En réalité, il est difficile de dire ce que sera ce montant. Comme le disait le chef de l'opposition, je crois qu'il est comparativement aisé de trouver le personnel de l'aviation; ce qui coûte cher, c'est l'outillage et son entretien et il nous faut acheter l'outillage et les pièces de rechange avant même de savoir s'ils serviront ou non. Je ne crois pas pouvoir donner plus de détails au comité, car je leur ai fait connaître tout ce que sait le fonctionnaire du ministère.

Quand nous en arriverons à la réorganisation, et je puis assurer aux honorables députés que c'est la chose la plus difficile que j'aie jamais tentée, sauf, peut-être, de trouver à me marier...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vous avez mieux réussi alors.

L'hon. M. GRAHAM: J'avais peut-être plus de choix alors. Quand le personnel sera réorganisé et travaillera de concert, nous aurons un devis détaillé montrant comment l'on utilisera le reliquat de cette somme.

L'hon. sir HENRY DRAYTON. Le ministre ne peut-il pas au moins nous dire quelle partie de ces $907,000 ira à la force aérienne et quelle partie ira à l'aviation commerciale? Il est certainement possible de diviser cela à peu près.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit cela déjà deux ou trois fois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourriez-vous le répéter? Je n'ai pas bien saisi.

L'hon. M. GRAHAM: Le montant consacré à l'aviation commerciale sera de $473,000, approximativement. Comme je viens de l'expliquer, le reliquat servira à la préparation militaire faite au camp Borden par nos instructeurs et au remplacement des outillages et pièces de rechange.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre nous dit que le service sera réorganisé et qu'il est impossible de dire ce qui se fera. Il devrait cependant savoir ce qu'il a l'intention d'accomplir. Doit-il, par exemple, faire continuer le crédit intitulé "logements et personnel" et le crédit intitulé "hangars"? Tous ces renseignements ont été soumis à la Chambre l'an dernier. Il se peut que le ministre ne puisse pas nous dire qui il va pouvoir remercier de ses services, et je ne le lui demande pas. Mais il peut nous dire ceux des services de l'Etat qu'il a l'intention de continuer et ceux qu'il désire supprimer ou réduire. Si les fonctionnaires de son ministère ne peuvent lui fournir ces renseignements, il devrait leur donner ordre d'aller les chercher. Il peut aussi nous dire combien on a dépensé l'an dernier en construction et outillages des postes, sommes qu'il n'est pas nécessaire de dépenser cette année. Quelle partie des $625,000 a-t-on dépensé dans ce but? Cela, en même temps que les autres renseignements, nous dirait tout ce que nous avons le droit de savoir. Je demande au ministre de se rappeler des longs discours que nous avons entendus à la Chambre et dans tout le pays touchant les "renseignements complets à donner au Parlement", la "plus grande liberté", et "la nouvelle liberté", afin qu'il puisse nous fournir quelques renseignements.

L'hon. M. GRAHAM: L'an dernier, nous avons dépensé environ $60,000 pour la construction de nouveaux postes d'aviation commerciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'outillage?

L'hon. M. GRAHAM: L'outillage y compris, naturellement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce là tout ce que nous allons savoir?

(L'article est adopté.)

Service naval.—Entretien de la marine royale canadienne, $1,500,000.

L'hon. M. GRAHAM: En présentant les prévisions budgétaires du département des Affaires navales pour l'exercice qui vient de commencer, je dois dire à la Chambre que toutes les sommes demandées ne sont pas appliquées au service de la marine proprement dit. Je vais faire insérer au hansard les noms des différentes branches de l'administration, afin que nos collègues sachent, dans la discussion des crédits, que certaines rubriques désignent des services absolument étrangers au département naval.

Il y a d'abord la marine royale, puis vient le service de protection des pêcheries qui comprend dix bâtiments, deux dans les eaux de l'Atlantique, deux dans celles du Pacifique, deux dans les Grands lacs et quatre en disponibilité. Ces vaisseaux parcourent les côtes maritimes du Canada et assurent l'exécution des règlements de pêche. J'expliquerai les fonctions de ce service quand les crédits qui le concernent viendront en discussion.

Nous avons les études des marées et courants, un service absolument technique comportant la confection de tables, etc, pour faciliter la navigation. Il y a aussi le service hydrographique, formé de quatre brigades réparties sur cinq vaisseaux. Leurs opérations ont pour théâtre les eaux du golfe et du cours inférieur du Saint-Laurent, les côtes sud de la Nouvelle-Ecosse et celles de la Colombie-Anglaise. Ce service est chargé de dresser la carte marine des côtes canadiennes pour l'usage des navigateurs; il est chargé aussi de fixer la hauteur des différents niveaux du spstème fluvial du Saint-Laurent pour service de base à l'étude des relations internationa-

les sur le fleuve au moyen d'une série de niveaux automatiques. Vient enfin le service radiotélégraphique, un des mieux organisés qui existent.

L'Etat possède quarante-trois (43) stations de télégraphie sans fil. Celles de la côte Est sont exploitée par la compagnie Marconi qui reçoit une subvention gouvernementale. Les stations du Pacifique sont exploitées par l'Etat qui s'est chargé également des stations s'occupant de la direction des courants et situées dans l'Atlantique, à Saint-Jean (N.-B.), à Chicoutimi, à Canso et au cap Race sur les côtes de Terre-Neuve.

Ce service est chargé de l'exécution de la loi sur la radiotélégraphie et de tout ce qui concerne cette science en Canada, confère des permis aux postes radiotélégraphiques installés dans un but de commerce, d'expériences ou d'amusement; confère des permis aux bâtiments munis d'appareils de T.S.F.; fait l'inspection de tous les postes qu'il a autorisés; conduit l'examen des candidats à l'emploi de télégraphiste; s'occupe de régler les comptes de dépense.

La question de la marine a passionné le public canadien depuis quelques années. En 1910 a été voté la loi créant une marine de guerre. En 1911, je pense, l'amirauté anglaise remit au Dominion la direction de certains services qui avaient été à ses charges jusque-là, en particulier la garde des ports militaires d'Halifax et d'Esquimalt.

On a beaucoup discuté sur la question de savoir ce que la loi de la marine nous obligeait de faire. Cette loi prévoyait naturellement diverses choses. Le Gouvernement acheta le *Niobé* et le *Rainbow* pour les transformer en navires-écoles. Cet achat fut décidé en 1910, à la suite d'une consultation avec l'amirauté anglaise. Le ministère libéral tomba en 1911, et en 1912 ces deux navires furent immobilisés. A la déclaration de guerre, en 1914, le *Niobé* fut équipé de nouveau et mis en service, mais seulement pour un an, après lequel il fut déclassé et transformé en atelier.

En 1911, un arrangement, qui prit plus tard la forme d'une convention passée avec le gouvernement anglais, chargea le Canada de prendre désormais à ses frais la surveillance des eaux de la mer de Behring pour assurer la protection des phoques autour des îles Pribyloff. Le *Rainbow*, désigné pour ce service, s'était mis en route vers ces parages quand éclata la guerre. On le fit revenir et on l'équipa pour tenir la mer.

[L'hon. M. Graham.]

En 1920 ce vaisseau fut cédé pour $67,000 à une société commerciale qui s'en sert encore comme cargo-boat.

Il ne nous restait plus de bateaux pour prendre la place du *Niobé* et du *Rainbow* quand, la guerre terminée, le gouvernement anglais nous fit présent de trois navires: l'*Aurora*, le *Patricia* et le *Patriote*, ainsi que de deux sous-marins. Le compte rendu de la chambre des communes anglaise établit qu'en réponse à une question pour savoir si le Canada s'était engagé à tenir ces navires en service, le gouvernement a déclaré qu'aucun engagement n'avait été pris, sauf celui qui ressort de l'acceptation des navires.

Malgré tout ce qui a été dit sur la question, je pense qu'on sera d'accord pour reconnaître que le Canada a besoin d'une organisation maritime quelconque. Cette organisation a été commencée en 1910. Elle a subi bien des vicissitudes, mais on peut sans craindre de se tromper affirmer que les besoins du Canada en matière navale concernent d'abord la protection de ses côtes maritimes et de ses pêcheries.

Nous avons montré durant la guerre, bien que nous n'eussions pas de marine, que le Canada était prêt à faire sa part aussi bien qu'aucun autre des dominions d'outremer ou aussi bien que la métropole ellemême ou un de ses alliés, de sorte qu'il ne peut pas y avoir de doute que le peuple canadien consent volontiers et est désireux de faire son devoir comme une jeune nation qui est en train de se développer. Ce qu'on a fait dans le passé sera, je crois, continué dans l'avenir.

Voici la situation quant à la marine. Chaque nation du monde s'efforce aujourd'hui de réduire ses armements. A la grande conférence de Washington, tenue récemment et où nous avons été représentés, les grandes nations du monde ont consenti, non seulement à interrompre la construction navale, mais à supprimer un grande nombre de leurs navires de combat. Par tout le monde aujourd'hui les peuples désirent réduire, autant que possible, les dépenses pour les machines et le matériel de combat, à la limite de leur sécurité et sans sacrifier leur dignité nationale. Permettez-moi de citer seulement quelques phrases du rapport présenté par notre représentant à la conférence de Washington, sir Robert Borden, pour montrer quel est la tendance de l'opinion publique sur cette question. A la page 17 de ce rapport, dans le document de la session n° 47, nous trou-

vons les propositions faites pour réduire les armements navals:

(1) L'élimination des programmes de construction soit actuels soit en projet de tous bâtiments de ligne.

(2) Réduction plus complète par l'élimination de certains navires anciens.

(3) Prise en considération de la force actuelle des puissances réunies à la conférence.

(4) Prendre le tonnage des bâtiments de ligne comme base d'évaluation de la force des marines et allouer un chiffre proportionnelle pour les bâtiments auxiliaires de combat.

Je veux aussi donner lecture de la page 80 de ce rapport pour indiquer la tendance de l'opinion publique représentée par les hommes influents des grandes puissances du monde et pour exposer clairement que cette tendance est en faveur de réduire les dépenses des armements sans sacrifier la dignité nationale ni compromettre la sécurité. Parlant des grandes puissances, le rapport dit:

Le traité stipule que les puissances doivent abandonner leurs programmes actuels de construction et dorénavant il ne doit y avoir aucune construction de navires de ligne, sauf en vue du remplacement et en conformité des prescriptions du traité.

Permettez que je m'arrête un instant pour établir une comparaison avec la proposition faite le 12 novembre au nom du gouvernement américain au sujet des navires de ligne.

Cette proposition déclarait que les Etats-Unis coserveraient 18 navires avec un tonnage de 500,650 tonnes. Dans ce traité, ils conservent les mêmes navires.

Dans cette proposition, il était dit que l'empire britannique conserverait 22 navires de ligne. Le même nombre est conservé en vertu de ce traité; en réalité, ce sont les mêmes navires sauf la simple substitution du *Thunderer* à l'*Erin* avec un tonnage de 580,450 tonnes contre le calcul dans la proposition de 604,450 tonnes pour les navires conservés.

Dans le cas du Japon, la proposition déclarait qu'il conserverait 10 navires. Le traité prévoit le maintien du même nombre de navires sauf que le *Mutsu* doit être conservé et le *Settsu* supprimé. Le tonnage conservé par le Japon était fixé par la proposition à 299,700. Le tonnage conservé en vertu du traité est de 301,320. L'effet de cette conservation par le Japon du *Mutsu* qui venait d'être terminé rendait nécessaire d'effectuer certain changement que le traité prévoit.

M. LEWIS: Le ministre a parlé du nombre des navires que l'empire britannique est autorisé à conserver. Cela comprend-il le Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que cela doit comprendre tous les dominions d'outremer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avons-nous un navire de ligne?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne le pense pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors, comment cela peut-il comprendre le Canada?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit les dominions d'outre-mer et si le Canada avait un navire de ligne, cela nous comprendrait.

M. LEWIS: Nous bénéficierons sans doute de ces 26 navires de ligne attribués à l'empire. Le Canada paye-t-il pour l'entretien de ces navires? Est-ce parce que toutes les nations du globe réduisent leurs dépenses d'armement comme vient de le lire le ministre, qu'il réduit ce crédit à $1,000,000? Ou cela s'applique-t-il au Canada qui n'a véritablement de marine d'aucune façon.

L'hon. M. GRAHAM: Cela s'applique au Canada qui est un des dominions d'outremer. Comme je l'ai fait remarquer, le Canada n'a pas de navires de ligne. Il ne contribue pas au maintien de la marine britannique. Personne au monde ne partagerait plus sincèrement que moi l'opinion que la flotte anglaise est nécessaire à la paix du monde. La marine britannique a non seulement sauvé le Canada, mais elle a sauvé nos amis de l'autre côté de la frontière et c'est une question de politique de savoir si l'on devrait faire une contribution ou si chaque partie de l'empire britannique devrait faire ce qui lui revient.

Le Canada pour l'instant a pris l'attitude, qu'à notre titre de jeune nation en pleine croissance et ayant notre propre service naval—car le gouvernement anglais nous a abandonné le soin d'assurer la défense navale du pays—nous devrions mettre à exécution un programme de cette nature. Il peut se faire que, d'ici à quelques années, le Canada soit obligé de maintenir une marine plus forte que par le passé tout en tenant compte du principe que le Canada constitue une nation au sein de l'empire qui voit elle-même autant que possible à la gestion de ses affaires domestiques. Cependant, dans les temps de crise et de guerre, la flotte anglaise est la sauvegarde du monde entier.

M. SHAW: Le ministre nous dira-t-il si, sous le régime de la convention de Washington, qui expirera en 1940, si je ne me trompe, le Canada peut maintenir un navire de guerre de premier rang?

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas mon avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: A moins que la Grande-Bretagne ne consentît à diminuer sa flotte d'autant.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Le Canada pourrait se charger de l'un des navires de la marine britannique.

M. SHAW: Aux termes de la convention de Washington, le Canada n'aura donc pas le droit de construire un navire de premier rang, à moins de le faire par l'entremise de l'Angleterre.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pourrions obtenir le transfert d'une grosse unité, je conjecture, à notre titre de partie intégrante de l'empire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne prévois pas de difficulté de ce côté.

L'hon. M. GRAHAM: Mais je ne suis pas absolument certain que nous le fassions.

M. LEWIS: Une raison qui m'a engagé à poser cette question, c'est que j'ai relevé dans le mémoire de lord Lee a publié dernièrement, un passage où il déplore que le fardeau entier de l'entretien des vingt-six navires de ligne de la flotte anglaise retombe sur les épaules des contribuables des Iles Britanniques qui sont déjà surchargés d'impôts. Or, nous devrions assumer, à mon avis, une certaine responsabilité au point de vue moral, puisque nous jouissons de la protection qu'elle nous assure. Puisque les représentants de tous les partis au Parlement canadien répètent sur tous les tons que le Canada est une nation qui entend administrer ses affaires à sa guise, nous devrions, semble-t-il, assumer une partie des frais que comporte la protection que nous recevons.

L'hon. M. GRAHAM: Si nous commençons à débattre cette question, nous risquons fort de nous éloigner du sujet en discussion, car il s'agit d'un problème assez complexe. La rumeur veut que certains incidents se soient passés à la conférence des premiers ministres, mais je n'en sais rien pour mon compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: La résolution est déposée sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: J'incline à croire que le dossier est incomplet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas autre chose.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas autre chose sur le bureau.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est tout, en tant qu'il s'agit des engagements pris par le Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me laisserai pas égarer. Nous discuterons peut-être la question un de ces jours. J'ai sous la main des tas de documents qui ont trait au problème. J'ai lu tout à l'heure une partie du rapport que sir Robert Borden a préparé touchant les délibérations de la conférence de Washington simplement en vue de faire voir au Parlement et au pays de quel côté souffle le vent de l'opinion publique. Dans le rapport en question, je relève le passage suivant:

Les Etats-Unis proposent, si ce plan est accepté:

1. De détruire toutes les grosses unités actuellement en construction. Cela comprend six croiseurs-cuirassés et 7 cuirassés sur chantier, ainsi que deux cuirassés déjà lancés.

Le nombre total des grosses unités neuves à mettre ainsi hors de service est de 15. Le tonnage total des nouvelles unités, si on les achève entièrement, serait de 618,000 tonnes.

2. Mettre hors service tous les autres cuirassés de guerre plus anciens jusqu'au *Delaware* et au *North Dakota* exclusivement. Le nombre de ces vieux cuirassés à mettre hors de service est de 15. Leur tonnage total est de 227,740 tonnes.

Ainsi le nombre total des grosses unités devant être mis hors de service par les Etats-Unis, si ce projet est accepté, est de 30, avec un tonnage global (y compris celui des navires en cours de construction, au moment de leur achèvement) de 845,740 tonnes.

En vertu de cette convention, au lieu de 15 navires en cours de construction devant être mis hors de service, on en mettra 13, de sorte que le nombre total des navires à mettre hors de service ou dont on devra disposer de quelque façon sera de 28 au lieu de 30. Le tonnage est à peu près le même—il s'agit d'une différence minime.

Dans le cas de la Grande-Bretagne, le plan se résume à ceci:

Le projet prévoit que la Grande-Bretagne et le Japon devront prendre des mesures qui offriront un rapport équitable avec les mesures prises par les Etats-Unis.

On propose que la Grande-Bretagne:

"(1) Arrête toute construction des quatre nouveau *Hoods*, les nouveaux navires de premier rang qui n'ont pas encore été mis sur chantier, mais pour lesquels des dépenses ont déjà été effctuées. Ces quatre navires complètement achevés auraient un déplacement de 172,000 tonnes.

"(2) Mettre en outre hors de service ses pre-dreadnoughts, ses cuirassés de 2ème ligne, et ses cuirassés de première ligne jusqu'à la classe du *King George V*, cette dernière non comprise.

"Ceux-ci, ainsi que certains pre-dreadnoughts qui, d'après ce qu'il a été compris, ont déjà été mis au rebut, s'élèveraient à un total de 19 navires de premier rang et à une réduction de tonnage de 411,375 tonnes".

Le tonnage total des navires que la Grande-Bretagne devrait ainsi mettre au rebut (y compris le tonnage des quatre *Hoods*, s'ils étaient achevés) serait de 583,375 tonnes.

Eh bien, aux termes du présent traité, la Grande-Bretagne, ainsi qu'il est énoncé au premier passage que je viens de dire, a arrêté toutes autres constructions, et a abandonné la construction des quatre nouveaux *Hoods* qui sont mentionnés. La Grande-Bretagne est autorisée en vertu du traité à avoir deux nouveaux navires du tonnage projeté pour les quatre *Hoods*, soit à peu près 48,000 ou 49,00 tonnes, et, ainsi que je l'ai dit, il y a quatre navires à être mis

au rebut quand ces deux nouveaux navires seront achevés.

La disposition pour la mise au rebut des trois dreadnoughts, des cuirassés de seconde ligne et des cuirassés de première ligne, reste pour ainsi dire intacte, ce qui ressort étant, je crois, qu'en vertu du traité, il y aura 20 navires mis au rebut au lieu des 19 navires mentionnés dans la proposition.

Je donne lecture de cette citation tirée du rapport de sir Robert, afin de vous démontrer en quel sens s'oriente maintenant l'opinion publique, par tout l'univers. Nous ne nous attendons point à une nouvelle guerre, et nous espérons bien que pareille calamité n'arrivera point avant bien des années. Nous espérons que nous ne verrons pas cela de notre temps, et la démarche que vienne de prendre les grandes nations afin de s'unir pour mettre un frein aux armements nous fait bien augurer de l'avenir. Cependant, tout en espérant qu'il n'y aura jamais une autre guerre, nous avons certans devoirs à accomplir, et ayant accepté d'être une nation, au moins en une certaine mesure, nous devons assumer partie de la responsabilité. La responsabilité que nous avons assumée vis-à-vis de la mère patrie était d'avoir un service naval d'une sorte quelconque. Dans le moment, je le répète, le Dominion du Canada a quatre navires. Quand le Gouvernement est arrivé au pouvoir, j'ai discuté la question en détail avec les chefs du département. L'*Aurora* est une petit croiseur. Il y a deux contre-torpilleurs et deux sous-marins. Ce sont là les navires de la flotte. J'avais pensé, et je pense encore, et j'exposerai cela à la Chambre dans quelques minutes, de dresser d'autres plans et de leur donner suite, ce qui contribuerait bien mieux à nous mettre en mesure d'avoir un service effectif plutôt que l'entraînement qui peut se faire sur ces navires. J'ai conseillé aux officiers de diviser ces navires, d'en envoyer un ou deux sur la côte du Pacifique, et d'en tenir un sur l'Atlantique. J'ai pensé que l'*Aurora* pouvait être utilisé sur l'Atlantique, et cela vous démontre à quel point je suis peu renseigné sur le service naval et sur le rôle que doit remplir une marine. Je pensais que nous pouvions avoir deux contre-torpilleurs sur la côte du Pacifique et tenir l'*Aurora* sur l'Atlantique, et continuer notre entraînement, et peut-être aussi l'entraînement sur le Pacifique, ce qui nous aurait peut-être mis aussi à même d'exécuter nos obligations en ce qui concerne la protection des pêcheries de phoques sur la mer de Behring avec l'aide de nos contre-torpilleurs. Cet officier me dit alors que tout cela était absolument hors de la question, et qu'en séparant ces navires et en envoyant deux contre-torpilleurs sur la côte du Pacifique, ces contre-torpilleurs ne serviraient à rien pour l'entraînement et seraient complètement inutilisables pour la protection des pêcheries pélagiques. Cet officier m'informa aussi que l'*Aurora* ne pouvait pas servir à l'entraînement que de jeunes marins pouvaient s'attendre à recevoir. J'abandonnai alors l'idée d'utiliser ces navires pour ces fins particulières. Nous discutâmes ensuite la question de maintenir, disons, deux de ces navires sur l'Atlantique. Il y avait ici des obstacles pour ce qui avait trait aux avantages qu'on pouvait s'attendre à recevoir; en définitive je demandai aux officiers du département de me préparer un projet permettant de donner immédiatement l'entraînement nécessaire sur terre et sur mer, entraînement pouvant mieux s'adapter à la protection de nos côtes plutôt que pour service de haute mer, parce que la flotte, telle qu'elle est présentement constituée est propre au service en haute mer, et n'est pas destinée à la protection de nos ports et de nos côtes, suivant que nous comprenons cette protection.

On trouvera, à la loi du service de la marine, chap. 43 des statuts de 1910, qui établit le service naval—l'exposé du programme naval élaboré par l'officier technique, le capitaine Hose. Voici:

La réserve navale se compose des personnes qui entrent dans ladite réserve après service dans la marine, ou après avoir reçu l'entraînement prescrit. Tous les membres de la réserve peuvent être appelés à l'activité dans des circonstances critiques.

Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements pour la gouverne de la réserve navale.

En temps de guerre nul officier ou marin de la réserve navale n'est tenu de servir d'une manière continue pendant plus d'une année; mais tout officier ou marin qui s'engage volontairement à servir pour la guerre, ou pour toute période de plus d'une année, peut être tenu de remplir son engagement; néanmoins, le Gouverneur en conseil peut, dans le cas de nécessité inéluctable (nécessité dont le Gouverneur en coseil est le seul juge), obliger tout officier ou marin à continuer de servir au delà de son année de service pendant une période d'au plus six mois, et pour service supplémentaire, cet officier ou marin n'a droit à aucune augmentation de solde, à moins que de l'avis du Gouverneur en conseil, les circonstances y donnent droit et que la conduite de l'intéressé l'en rend digne.

C'est là une catégorie de force. Il y en a une autre, une force volontaire, et je demande aux membres de cette Chambre de dire si, dans la situation où nous nous trouvons actuellement, nous n'obtiendrions pas un meilleur service pour nous-mêmes et pour tout l'empire en utilisant les travaux volontaires de nos jeunes gens qu'en en

ayant une forme permanente nombreuse. La loi de 1910 y pourvoit. Elle est ainsi conçue:

Le Gouverneur en conseil peut organiser et maintenir une force à être appelée la Force volontaire de la marine.

La force volontaire de la marine se compose d'officiers et de marins recrutés par engagement volontaire parmi les gens de mer ou autres qui peuvent être jugés propres au service auquel ces volontaires doivent être employés.

Le Gouverneur en conseil peut établir des règlements pour la gouverne de la force volontaire de la marine.

Tout volontaire de la marine est engagé pour une période de trois ans, et, si sa conduite et ses aptitudes sont satisfaisantes, il peut être réengagé pour des périodes de trois ans jusqu'à l'âge de quarante-cinq ans; à l'expiration de cette période il a droit à sa libération, sauf dans les cas ci-après prévus.

Les volontaires de la marine reçoivent en tout temps l'instruction et la capitation ou rémunération qui peuvent être prescrites.

En temps critique, le Gouverneur en conseil peut ordonner et prescrire que la force volontaire de la marine, ou telle partie de cette force qui sera jugée nécessaire, soit appelée à l'activité et les volontaires ainsi appelés sont tenus de servir conformément aux règlements qui pourront être prescrits.

Si la période de service d'un volontaire de la marine expire pendant qu'il est en activité, il est tenu de servir durant une autre période n'excédant pas six mois; et pour ce service supplémentaire il n'a droit à aucune augmentation de rémunération, à moins que, de l'avis du Gouverneur en conseil, les circonstances y donnent droit et que la conduite de l'intéressé l'en rende digne.

En résumé, le projet que j'ai à soumettre à la Chambre et pour lequel je demande des crédits consiste à discontinuer l'armement des vaisseaux que nous possédons actuellement et à continuer la protection et l'entretien des quais et des arsenaux d'Halifax et d'Esquimalt. Nous fournirions une réserve navale composée d'officiers et de marins — les officiers étant ceux qui font maintenant partie de la marine au nombre de 233, si mes souvenirs sont fidèles. Nous établirions sur la côte du Pacifique, à Esquimalt, un petit vaiseau et deux chalutiers d'environ 450 tonneaux; nous exercerions une partie de notre force navale à la protection de nos côtes, de nos ports, à la pose et à l'enlèvement des mines et nous ferions la même chose dans l'Est, à Halifax. Je puis dire que nous avons des vaisseaux que nous pouvons employer à ce service d'une façon économique.

Nous songeons à vendre un petit vaisseau que nous possédons et à en acheter un autre qui, si nous pouvons nous le procurer pour le prix de vente du premier, sera ce qu'on peut désirer de mieux pour la côte du Pacifique, et le commandant Hose me dit que c'est précisément ce qu'il nous faut pour la surveillance des pêcheries

[L'hon. M. Graham.]

de phoques. Nous n'en avons pas un de ce genre parmi ceux que nous possédons actuellement. Avec ces trois vaisseaux à Halifax et les trois autres à Esquimalt, nous aurions dans ces deux services seulement, des bateaux, des embarcations et des équipages qui permettraient de donner un enseignement de premier ordre à nos volontaires. Outre ces vaisseaux, il ne faut pas perdre de vue que la deuxième ligne de défense, si on peut l'appeler ainsi, est la grande réserve du Dominion, sa marine marchande. Je n'entends pas dire par là celle qui appartient à l'Etat, cette expression comprend tous nos admirables bâtiments marchands qui, durant la guerre, ont rendu de si grands services, services qui n'ont été excellés que par ceux des grands vaisseaux de guerre, et qui ne l'ont probablement pas été en plusieurs cas.

Puis, nous avons la flottille servant à la protection des pêcheries. Elle contient un bon nombre de petits bateaux. Si ce projet est agréé et s'il réussit, comme je le prédis, nous pourrons à la longue ouvrir une carrière aux jeunes gens que nous instruisons à bord de ces vaisseaux, en les plaçant sur nos propres bateaux pour la surveillance des pêcheries. De plus, auusi longtemps que l'Etat continuera à exploiter ces bâtiments marchands, ceux-ci serviront à absorber les jeunes gens ainsi exercés. Cela veut dire que, grâce à ce crédit, nous pourrons une autre année — l'organisation prendra la plus grande partie de l'année courante — exercer annuellement près de 1,500 hommes sur terre et sur mer pendant deux à trois semaines. Ces jeunes gens ne se rendront pas tous à Halifax ou à Esquimalt en même temps; il y iront à différentes époques recevoir leur instruction, de sorte que les officiers seront occupés pendant la plus grande partie de l'année. Cela offrira un avantage, celui de ne pas enlever un seul homme aux occupations industrielles du pays. Avec une force permanente, l'apprenti est ravi à l'industrie et devient un consommateur, au lieu d'être un producteur. Néanmoins, grâce à cette méthode, les jeunes gens seront entraînés annuellement sur terre et sur mer pendant deux à trois semaines dans le cours des trois années, exactement comme la milice est maintenant exercée plusieurs semaines chaque année. La première année ils apprendront les rudiments, et, l'année suivante, on leur enseignera à poser et à enlever les mines; on leur fera faire une courte croisière en pleine mer. Cela aura pour résultat d'inculquer dans l'esprit de nos jeunes gens l'idée qu'ils peuvent pren-

dre part à ce travail et se préparer au service naval sans renoncer à leur emploi. Ils ne seront absents que quelques jours.

Il me vient à la pensée qu'une autre caractéristique de cette entreprise sera que le règlement exigera que, comme partie de leur enseignement, ces jeunes gens, fassent à l'endroit où ils résident, la manœuvre pendant une heure par jour pour quelques jours, sans qu'il en coûte rien au pays, sauf peut-être la rétribution d'un instructeur pris au département. Cet enseignement n'exigera pas, toute proportion gardée, la même dépense que notre enseignement militaire a entraînée, pour la simple raison que nous avons actuellement dans tous les centres du Dominion, des salles d'exercices où ce département, fusionné avec celui de la défense nationale, logera les jeunes gens qui désirent s'exercer, sans aucun frais pour le service naval. Terre-Neuve a une force de ce genre; le Sud-Africain en a une aussi, et je crois qu'en préparant nos jeunes gens de la façon que j'ai indiqué, et en formant une force volontaire, nous leur inspirerons un meilleur esprit, parce qu'ils comprendront que ce qu'ils font, ils le font parce qu'ils le veulent bien. Il sera prouvé dans les années à venir qu'en faisant cette démarche, nous avons attaqué le problème par le bon bout. Selon moi, la question d'avoir quelque chose qui ressemble à un service naval n'est pas tranchée par l'acquisition d'un vaisseau ou deux et par le recrutement d'une force permanente. A l'heure qu'il est, la force se compose principalement d'hommes venus de la Grande-Bretagne; il y a aussi des nôtres, cela va sans dire. Ce projet mettra notre jeunesse en contact plus intime avec le service naval et il lui inspirera plus de patriotisme, autant que ce genre de service peut en inspirer. Je ne veux pas prophétiser, mais si à l'avenir nous avions besoin de créer une marine, nous aurions sous la main au Canada des jeunes gens ayant appris à occuper des postes dans cette marine. D'après le projet nous gardons quatre officiers de l'amirauté anglaise. Les autres, qu'on a bien voulu nous prêter, seront renvoyés dans la marine royale. Le reste se composera de jeunes Canadiens. Je ne vois rien que je puisse ajouter. Tel est le projet que nous nourrissons et nous demandons au comité l'ouverture d'un crédit d'un million et demi de dollars pour préparer à cette tâche 1,500 hommes annuellement.

Le très hon. M. MEIGHEN: La déclaration du ministre est importante en ce qu'elle se rapporte à un sujet d'importance primordiale pour tout le pays. Ce sujet a été l'objet de grandes préoccupations pendant des années, et il le sera tant que notre pays existera. Je n'entends pas critiquer minutieusement ce qu'on désigne comme les propositions du ministère relativement au service naval. Elles exigent un examen attentif, principalement de la part de quelqu'un qui n'est pas au courant de la question au point de vue technique. Je ferai simplement connaître quel est mon sentiment d'une manière générale.

Au fur et à mesure que le ministre parlait, j'ai été frappé de l'idée que le plan de défense du ministère est admirablement adapté à la protection de nos rives, de manière à en assurer l'absolue sécurité aux jours de paix et de tranquillité. Tant qu'il n'y aura rien à craindre, je suis certain, que la force que le ministre se propose d'établir sera pleinement suffisante pour faire face à n'importe quel agresseur. Je partage entièrement le sentiment qu'il a exprimé au commencement de son discours. Tout ce que je regrette, c'est que ces propositions n'aient pas le moindre rapport avec ce sentiment ou avec ses conséquences inévitables. Oui, dans les temps calmes et tranquilles, les cinq chalutiers suffiront et nous pourrons en toute sûreté former notre marine dans nos salles d'exercices. Cependant, dans les temps critiques et périlleux qui, à mon humble avis, comme homme qui n'est pas du métier, sont ceux contre lesquels il nous faut nous prémunir, une force défensive serait plus à désirer qu'aux jours calmes et ensoleillés. Pourtant, en ces temps-là, nous devrons compter sur la marine anglaise et sur le contribuable d'Angleterre,—je ne sais pas ce que vaudra le service que le Gouvernement aura établi. Je me demande si le ministre a obtenu d'une personne qui connait les besoins de la défense impériale une opinion sur la valeur de ce service. Dans ce cas, je serais bien aise qu'il la communiquât au comité. Pendant qu'il parlait, il m'est venu à la pensée que ce serait une chose grave que la Grande-Bretagne se préparât de cette manière à se défendre et à nous protéger, qu'elle mit quelques chalutiers sur l'Atlantique pour surveiller les poissons, et qu'elle plaçât dans nos salles d'exercices quelques jeunes garçons, en manière de divertissement ou de passe-temps. Si elle suivait cette ligne de conduite, qu'adviendrait-il de notre défense aux heures de crise et de péril? Où en serait la Grande-Bretagne? Où en serions-nous nous-mêmes?

Non, elle n'adopte pas cette ligne de conduite; cette défaillance est réservée au Canada.

J'ai bien peur que la déclaration du ministre ne crée un amer désappointement, sinon une profonde humiliation dans le pays. Cette déclaration établit une comparaison entre notre conduite et celle de l'Afrique du Sud. Il est probable que son rapprochement ne tiendra pas debout. L'Afrique du Sud est un très jeune pays comparé au Canada et sa population est peu nombreuse. Il nous a aussi comparés avec Terre-Neuve. Je ne doute pas que ce rapprochement est très bon touchant ce que nous faisons. Je suis certain, également, que Trinidad, et peut-être les Bermudes, feraient l'objet d'excellentes comparaisons, mais le ministre n'a rien dit de ces deux pays.

Notre liberté d'action a été la même dans toute notre histoire. L'attitude prise par ce pays, l'été dernier, est comprise dans une résolution qu'ont adoptée unanimement tous les représentants des nations de cet empire. Cette résolution, évidemment, exprimait la véritable conduite à suivre, parce que l'on ne pouvait déterminer la nature de la défense impériale avant que la conférence du désarmement rendît sa décision sur les armements de l'univers. Cette conférence est terminée, et le moment est arrivé de préciser quelle sera notre politique. Nous sommes libres d'agir. Voici la résolution qui a été adoptée:

> Tout en reconnaissant la nécessité de la coopération entre les diverses parties de l'empire pour assurer une défense navale essentielle à sa sécurité, et tout en comprenant que le pied d'égalité avec les forces navales de toute autre puissance constitue le minimum nécessaire à cette fin, cette conférence est d'avis que la méthode et les dépenses de cette coopération sont des questions qui dépendent en dernier ressort des divers parlements intéressés, et que toutes recommandations à cet égard devraient être renvoyées après la prochaine conférence du désarmement.

Telle est la résolution qui été adoptée.

M. SHAW: Je désirerais savoir du très honorable député si cette résolution doit être regardée comme impliquant une contribution du Canada à l'empire relativement aux fins navales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; elle ne peut être interprétée que dans le sens qu'elle est rédigée. Je vais la relire:

> Tout en reconnaissant la nécessité de coopération entre les diverses parties de l'empire pour assurer une défense navale essentielle à sa sécurité...

[Le très hon. M. Meighen.]

Le mot employé est "coopération". Il y a plusieurs sortes de coopérations. La méthode est laissée absolument libre.

> ...le pied d'égalité avec et tout en comprenant que les forces navales de toute autre puissance constitue le minimum nécessaire à cette fin, cette conférence est d'avis que la méthode et les frais de cette coopération sont des questions qui dépendent en dernier ressort des divers parlements intéressés, et que toutes recommandations à cet égard devraient être renvoyées après la prochaine conférence du désarmement.

Il serait bon maintenant de continuer la discussion des crédits, afin que nous puissions obtenir tous les renseignements voulus. Cependant, je ne crois pas qu'il faille clore le débat aujourd'hui. Nous pourrions peut-être fixer une date de la semaine prochaine lorsque la discussion du sujet sous son aspect général serait continuée.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pourrions commencer par les autres services de ce département, comme celui de l'hydrographie.

L'hon. MACKENZIE KING: Je désirerais poser une question à mon très honorable ami pour faire disparaître un doute qui semble exister dans l'esprit d'un bon nombre de députés. Je suppose qu'il a lu la dépêche de Londres parue dans la presse du 10 courant, au sujet d'une conférence du très honorable lord Lee, premier lord de l'amirauté, l'un des délégués anglais à la récente conférence de Washington, devant le Colonial Institute de Londres, sur la question de la conférence de Washington. La dépêche contenait le passage suivant:

> Lord Lee a fait observer que la conférence impériale, après une discussion prolongée, complète et approfondie des besoins de l'empire, a convenu que le maintien d'une marine de l'empire concernait en commun tout l'empire, et que l'on attendrait après la conférence de Washington pour décider dans quelles proportions et sous quelle forme le fardeau serait partagé.

Mon très honorable ami est-il au courant d'aucune entente qui aurait été faite à la conférence à laquelle il a assisté touchant quelque obligation du Canada envers la marine de l'empire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne connais certainement rien de plus que la résolution. Il s'agit là, je suppose, d'un compte rendu des journaux des paroles de lord Lee. Sans doute que lord Lee a interprété la résolution à sa manière. Il n'y a eu aucune convention ni aucune entente, excepté ce que comporte cette résolution qui a été déposée sur le bureau de la Chambre depuis l'ouverture de la session.

M. MACDONALD (Pictou): N'a-t-on pas adopté cette résolution sous le coup de propositions semblables à celles qui avaient été faites par Lord Lee dans les journaux? En d'autres mots, le représentant britannique n'a-t-il pas, à ce moment même, demandé une contribution aux dominions?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'éprouverais aucune difficulté à répondre à cette question, s'il m'était possible de le faire en tout honneur. Je dois, cependant, m'en tenir au rapport publié par la conférence. Il contient les conclusions de la conférence. Je ne puis dire davantage tant qu'on n'aura pas décidé de rendre tout public. Le Gouvernement est en état d'obtenir le consentement à cette publicité, s'il est possible de l'obtenir actuellement. Il a refusé de le demander. Il y a certaines choses qui sont confidentielles pendant quelque temps, mais non pas nécessairement toujours, et, tôt ou tard, il est permis de les dévoiler. Si le Gouvernement réussit à faire lever ce voile, les délibérations de la conférence seront connues dans le détail jusque là, je m'en tiendrai au rapport qui est déposé sur le bureau de la Chambre, comme j'y suis en honneur obligé.

L'hon. MACKENZIE KING: Avons-nous raison de prétendre que le gouvernement canadien n'est nullement engagé en matière de défense impériale, au delà de ce que le Parlement a déjà approuvé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai engagé le Gouvernement que dans la mesure indiquée dans le document qui est déposé sur le bureau de la Chambre.

L'hon. MACKENZIE KING: Je pose la question à mon très honorable ami parce qu'il était l'un des représentants du Canada à la conférence impériale. Sait-il, directement ou indirectement, s'il résulte de la conférence à laquelle il a assisté, quelque obligation pour le gouvernement de ce pays relativement à la défense navale, autre que ce qui a déjà été approuvé par le Parlement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en connais aucune, et il n'en est pas provenant de cette conférence d'autre que ce qui apparaît dans le document.

M. MACDONALD (Pictou): Il serait intéressant pour nous de connaître la suite de cette affaire que nous avons discutée avec notre très honorable ami, afin que nous sachions dans quelle position se trouve le Canada à l'heure actuelle. On nous apprend que, lors de la conférence qui a eu lieu l'été dernier, en Angleterre, les représentants des divers dominions d'outre-mer en sont arrivés à une décision qui a été incorporée dans la résolution que nous a lue mon très honorable ami, et dans laquelle il est dit que l'étude de la question de la participation des dominions à la défense navale serait remise jusqu'après la conférence qui devait avoir lieu à Washington. Le rapport de sir Robert Borden relatif à la question est très intéressant. Il fait remarquer que la décision prise à Washington ne s'applique pas aux navires des dominions d'outre-mer, parce que ces navires ont été considérés comme faisant partie de l'ensemble de la défense navale de l'Empire, et il cite le fait que le croiseur *Australia*, l'un des plus grands navires australiens, qui s'est tant distingué dans la guerre, doit être supprimé. Il dit ensuite:

> Bien que les dispositions du traité limitent la force navale intégrale qu'il est permis à l'empire britannique de maintenir, elles ne mentionnent aucunement la question de coopération dans le maintien de cet effectif. Cette question en est au même point, précisément, qu'avant la conférence, en attendant la décision des parlements de l'empire. La question de coopération impériale n'a pas été discutée à Washington, ni à la délégation de l'empire britannique ni ailleurs; il n'a pas été nécessaire de l'étudier pour les fins de la conférence, et les délégués n'avaient aucune autorité pour la discuter.

Or, voici le point où j'en veux arriver, et c'est qu'il résulte de la conférence relative au désarmement qui a eu lieu à Washington, que, lorsqu'on a décidé, ainsi que l'a dit le ministre, que le moment d'un congé naval étant arrivé, on allait supprimer un bon nombre de navires en commission et abandonner la construction de plusieurs qui avaient été commencés, l'on n'a même pas abordé la question de participation des dominions à la défense impériale. Donc, si cette question doit être reprise, ce devra être à la prochaine conférence impériale. Voilà la situation qui découle de la décision de la conférence impériale que mon très honorable ami nous a lue.

Il est à remarquer, à ce sujet, que les déclarations formulées par Lord Balfour et les autorités américaines, de même que les décisions qui y ont été prises, indiquent que les principaux hommes d'état dans le monde sont d'avis, à ce sujet, que le moment est arrivé de suspendre toutes dépenses anormales faites pour la défense navale, et cela jusqu'à 1963.

Je fais observer que le Canada, étant donné l'état de ses finances et les obligations onéreuses qui le confrontent, doit envisager la situation en se basant sur l'ex-

périence que ces hommes ont acquises sur laquelle reposent leurs recommandations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien saisi le sens des paroles de l'honorable député, je ne trouve aucunement à redire au langage de la dépêche dont on a cité un passage. Je supposerais qu'il était parfaitement juste que les délégués de l'empire à la conférence du désarmement n'aient été, en aucune façon, autorisés à prendre de décision relativement à la coopération entre les dominions de l'empire à l'égard de la question de la défense navale, et c'est pourquoi je tombe parfaitement d'accord avec lui. Je crois avoir peut-être autant de droit qu'aucun membre de la Chambre d'exprimer la plus complète sympathie, en vérité, le plus grand enthousiasme pour tout ce que la conférence sur le désarmement veut accomplir. Que cette conférence ait permis aux pays accablés de dépenses de diminuer leurs armements navals, c'est ce dont l'humanité toute entière doit se réjouir. Il est certain que la conférence a fait un pas considérable et très important de ce point de vue pratique dans ce sens. Quant à ce que peut être le minimum de défense nécessaire à cet empire, après tout ce qui se fait, et quant à la part que l'on nous en assignera, c'est une autre question. Il me semble tout de même que le Canadien qui trouverait dans les crédits qui viennent d'être proposés et les projets du ministre l'acquit honorable de notre part serait remarqué.

M. MACDONALD (Pictou): Le très honorable député peut être très enthousiaste du résultat de la conférence de Washington, mais il sait parfaitement bien que les conclusions de la conférence impériale furent qu'on devrait laisser toute question en suspens, jusqu'après la conférence sur le désarmement convoquée à Washington, et que la question de savoir quelle serait la participation permanente, devrait faire le sujet d'une autre conférence impériale. Dans l'intervalle, pourquoi pas nous abstenir nous aussi comme tous les autres pays?

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à une autre conférence impériale?

M. MACDONALD (Pictou): Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais je n'ai pas compris que le ministre dit qu'il attendrait qu'une autre conférence impériale se tînt pour énoncer définitivement sa politique.

M. MACDONALD (Pictou): Je ne l'ai pas dit, non plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que nous avions sa politique maintenant.

[M. Macdonald.]

L'abstention que l'honorable député demande pour le Canada, ne doit durer que jusqu'à la prochaine conférence impériale; est-ce cela qu'il a dit?

M. MACDONALD (Pictou): Non; mon très honorable ami recommence son même jeu de jouer sur les mots et de fendre les cheveux en quatre. Voici ce que je veux établir: l'effet de la résolution adoptée par la conférence à laquelle mon très honorable ami a assisté, l'été dernier, et que tous les délégués acceptèrent, était qu'on devrait retarder jusqu'après la réunion de la conférence de Washington, l'étude de la question de la participation des dominions d'outre-mer à la défense navale de l'empire. La résolution que mon très honorable ami a lue exprimait cela en toutes lettres. Or, la conférence de Washington a eu lieu; elle en est arrivée à des conclusions d'une nature générale, et si l'on tient compte de la façon dont la conférence impériale s'est occupée de la question, l'année dernière, on doit conclure qu'il faut retarder l'étude du problème jusqu'après la prochaine conférence impériale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien, si j'ai fendu des cheveux en quatre et joué sur les mots, c'est pour avoir simplement représenté l'attitude que l'honorable député a prise et qu'il vient de réaffirmer. C'était ce que j'avais compris qu'il avait dit auparavant. La résolution qui fut adoptée ne renvoyait pas jusqu'après la prochaine conférence impériale la détermination par les dominions de leur participation à la défense impériale. Voici ce qu'elle dit:

> Tout en reconnaissant la nécessité de la coopération entre les diverses parties de l'empire pour assurer la défense navale essentielle à sa sécurité, et tout en comprenant que le pied d'égalité avec les forces navales de toute autre puissance constitue le minimum nécessaire à cette fin, cette conférence est d'avis que la méthode et les frais de cette coopération sont des questions qui dépendent en dernier ressort des divers parlements intéressés, et que toutes les recommandations à cet égard devraient être renvoyées après la prochaine conférence du désarmement.

M. MACDONALD (Pictou): Que doit faire cette recommandation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les recommandations mentionnées seraient certainement celles que ferait une autre conférence impériale, s'il lui plaisait d'en faire quelques-unes, mais cela ne laisse aucune entente qu'on ne devrait rien faire avant qu'une autre conférence impériale soit tenue. Si le Gouvernement disait qu'il attend les conclusion d'une autre conférence impériale, alors les remarques de mon honorable ami seraient peut-être à propos. L'ho-

norable député veut-il dire que le Gouvernement attend les conclusions ou recommandations d'une prochaine conférence impériale pour exposer sa politique? Quand j'ai dit cela, l'honorable député en a paru froissé.

M. MACDONALD (Pictou): C'est ce que la conférence impériale demandait au Dominion, c'est-à-dire jusqu'à la prochaine conférence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; le texte même indique le sens de la résolution. Mais je dis que si le Gouvernement déclarait — ce qu'il ne fait pas — qu'il attend la prochaine conférence pour prendre une décision, les remarques de l'honorable député auraient leur raison d'être. Mais ce n'est pas ce qu'a dit le Gouvernement; l'honorable député lui-même affirme que ce n'est pas ce qu'a dit le Gouvernement et il ne le dit pas non plus. Le Gouvernement a exposé sa politique ainsi qu'il avait le droit de le faire; la teneur de la résolution de l'été dernier ne l'obligeait nullement d'attendre. Il a déclaré sa politique et c'est cette politique que nous avons à examiner.

M. IRVINE: Puis-je demander au très honorable député ce que contiennent les recommandations dont il a parlé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit de savoir comment on peut coopérer à la défense navale avec les autres dominions et avec la Grande-Bretagne.

M. IRVINE: N'est-il pas aussi question des frais imputables à chaque nation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans quoi?

M. IRVINE: Dans les recommandations. Le très honorable député, dans sa résolution, fait mention de la dépense et de la méthode.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les recommandations peuvent comprendre tout ce qu'une autre conférence décidera de recommander.

M. GOOD: Le très honorable député veut-il dire que, d'après lui, le Gouvernement est tenu d'arrêter une ligne de conduite avant d'avoir pris connaissance des recommandations qui pourront être faites par une prochaine conférence? Il me semble assez étrange que le Gouvernement dût arrêter uu programme quelconque avant que la prochaine conférence n'ait eu lieu. Le très honorable député pense-t-il que le Gouvernement aurait raison ou serait prudent s'il agissait de la sorte à l'heure actuelle?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne peut pas être question de cela, puisque le Gouvernement a déjà agi. Le ministre n'a pas dit qu'il attendrait jusqu'à la prochaine conférence; il a fait part de ses intentions que voici.

M. SHAW: Je suis très heureux d'entendre le leader de l'opposition dire que la résolution à laquelle il a fait allusion ne comporte aucun engagement de notre part, et j'accepte cette déclaration, du moins pour ce qui concerne la question de contribution. Mais j'ai lu un résumé des discours prononcés par les premiers ministres de la Nouvelle-Zélande et d'Australie, et j'avoue franchement qu'ils semblent indiquer une interprétation toute différente. On devrait nous donner l'occasion de discuter cette question en détail, afin de nous rendre compte exactement de notre position et des obligations que cela peut entraîner pour l'avenir.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose que l'article concernant le service naval proprement dit soit renvoyé à la semaine prochaine, afin de donner à mes honorables collègues le temps de se préparer à la discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: On pourrait le renvoyer à jeudi prochain.

L'hon. M. GRAHAM: Je demanderai à mon très honorable ami de bien vouloir s'entendre avec le premier ministre à ce sujet. La proposition a une certaine importance; nous ne sommes pas les seuls intéressés et nous devrions fixer un jour pour la discuter.

(L'examen de l'article est remis à une date ultérieure.)

Administration centrale—Service naval—Appointements et dépenses casuelles, $225,220.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est plus que l'an dernier.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une augmentation de $5,000; mais comme les augmentations statutaires s'élèvent à $8,000 le crédit est en réalité un peu moins élevé que l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec un programme de cinq chalutiers, on doit s'attendre en effet à une diminution assez considérable.

L'hon. M. GRAHAM: Les chalutiers seuls ne seraient pas suffisants pour les fins du pays. Cet article comprend les services radiotélégraphique, hydrographique et autres.

(L'article est adopté.)

Relevés hydrographiques et entretien et réparations des steamers employés à ces relevés, $350,000.

M. GOOD: Le ministre a expliqué que les travaux dont il s'agit sont les relevés de la côte. Ce relevé ne se terminera-t-il jamais? S'il ne l'est pas encore, dans combien de temps le sera-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Ces relevés continueront encore longtemps. Ainsi que le dit mon honorable ami, ils continuent comme le courant d'un ruisseau. Naturellement, des changements se produisent toujours et les relevés continueront aussi longtemps que mon honorable ami et moi vivrons, du moins, aussi longtemps que je vivrai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je constate cette année une augmentation de $35,000. C'est un article considérable et je ne crois pas cette augmentation nécessaire. Il n'est pas nécessaire que cet article soit adopté avant six heures.

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

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

Reprise de la séance

3e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 24), concernant la compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec.

Le 2e (bill n° 44), constituant en corporation The General Missionary Society of the German Baptist Churches of North America.

Le 3e (bill n° 53), concernant la Itabira Corporation Limited, et ayant pour objet de changer son nom en celui de Itabira Corporation.

Le 4e (bill n° 63) (Q), tendant à faire droit à Ethel Turner.

Le 5e (bill n° 64) (R), tendant à faire droit à Walter Michie Anderson.

Le 6e (bill n° 65) (S), tendant à faire droit à Mary Elizabeth Fredenburg.

Le 7e (bill n° 66) (T), tendant à faire droit à Sheriff Elwin Robinson.

Le 8e (bill n° 67) (U), tendant à faire droit à Rhoda Renfrew McFarlane Brown.

Le 9e (bill n° 69) (V), tendant à faire droit à Abraham Leibovitz.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat.

Le 1er (bill n° 72) (W), tendant à faire droit à Joseph Robert Lloyd Beamish.

Le 2e (bill n° 73) (X), tendant à faire droit à Clarence Robinson Miners.

Le 3e (bill n° 74) (Y), tendant à faire droit à Mary Eleanor Menton.

Le 4e (bill n° 75) (Z), tendant à faire droit à Harvey Easton Jenner.

Le 5e (bill n° 76) (A2), tendant à faire droit à Marie-Louise Dagenais.

Le 6e (bill n° 77) (B2), tendant à faire droit à Alexander Lawrie.

DISCUSSION DU PROJECT DE LOI RELATIF À LA CANADIAN TRANSIT COMPANY

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 52), déposé par M. Rankin, relatif à la Canadian Transit Company.

M. McBRIDE: Je voudrais dire quelques mots touchant ce projet de loi. Je ne voudrais pas que le comité puisse croire que je désire critiquer ses travaux, mais je pense que ce bill a été quelque peu expédié par le comité qui n'a siégé que vingt minutes. La compagnie qui est connue sous le nom de Canadian Transit Company veut déménager ses bureaux de Windsor, en Canada, aux Etats-Unis, et je crois que nous devrions mieux étudier ce bill avant de l'adopter. Nous devons tenir au renom du Canada et si une compagnie quelconque s'établit ici dans le but de jouir du prestige de notre nom, je crois que le Canada est assez bon pour qu'elle y maintienne son siège social. Non seulement les directeurs désirent déménager leurs bureaux de l'autre côté de la frontière, mais ils veulent aussi vendre des obligations en Canada et, quand ils le feront, ils veulent avoir le droit d'hypothéquer la propriété. Je sais que, dans certains cas, où l'on a suivi ce système, en Colombie-Anglaise, des débentures ont été mises en circulation presque jusqu'à la limite de ce que la compagnie comptait dépenser. Des compagnies ont vendu des obligations à des gens qui ne pouvaient soupçonner qu'il y eut quelque chose d'rrégulier là-dedans. Elles ont vendu des obligations à des gens gagnant $30 par mois. Je sais des gens qui gagnaient ce montant et ont placé $2,000 dans des compagnies de ce genre. La compagnie hypothéquait ensuite la propriété et laissait l'hypothèque en souffrance avec le résultat que les obligataires perdaient tout leur avoir. Je ne crois pas qu'on puisse adopter ce bill tel qu'il est. Je ne crois pas qu'il ait été étudié par la Chambre ou le comité des chemins de fer autant qu'il aurait dû l'être. Le bon renom du Canada est en jeu et je

pense que le bill devrait être renvoyé à un nouvel examen du comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proposerais d'en ajourner la discussion, vu l'absence de l'auteur du projet, à moins que notre collègue veuille proposer lui-même le renvoi au comité.

M. le PRESIDENT: Le comité n'est pas autorisé à en ordonner le renvoi pour un complément d'examen.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je me rallie à la proposition du député de Grenville (M. Meighen), vu l'absence du parrain du projet de loi. En pareil cas, je suis toujours disposé à accepter l'avis de l'Assemblée. Mais comme l'auteur n'est pas ici, ni personne pour défendre le bill, je suis d'avis d'en ajourner la discussion.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre décide qu'elle passe à la discussion des subsides.

Service naval—Chap. 215.—Relevés hydrographiques.—Pour l'entretien et la réparation des vaisseaux employés à ces relevés, $350,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Marine et des Pêcheries): Lors de la suspension, l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen) m'a fait remarquer une augmentation de $35,000 dans ce chapitre. Cette augmentation est due en partie au nombre croissant des cartes marines publier, soit de confection récente, soit en addition aux cartes déjà dressées; elle est due aussi aux augmentations de salaires réglementaires. De plus, les sommes mises à la disposition des brigades hydrographiques opérant sur les côtes de l'Atlantique et dans le bas Saint-Laurent n'ayant pas suffi pour terminer la saison, on a dû arrêter les travaux. Il est bien plus économique de finir les opérations commencées, et je demande en conséquence l'ouverture d'un crédit suffisant pour prolonger les opérations tant que la température le permettra.

(L'article est adopté.)

Chap. 216. — Service de protection des pêcheries. — Réparation et entretien des steamers engagés dans ce service, $345,500.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai cru que le ministre avait dit que le service de protection des pêcheries était prévu au chapitre 214. Je savais personnellement le contraire, mais on nous doit une explication sur les services des pêcheries spécialement visés dans le chapitre 214.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit que j'allais donner la liste des services compris dans le département naval, mais qui n'étaient pas des services appartenant essentiellement aux Affaires navales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les chalutiers protègent les pêcheries, je crois.

L'hon. M. GRAHAM: Les chalutiers sont employés à la protection des côtes. Je n'ai pas dit qu'ils étaient chargés de défendre les pêcheries. J'ai exprimé l'espoir que nous pourrions fournir des marins aux bateaux protecteurs des pêcheries quand on pourra disposer de notre réserve navale.

M. MARTELL: Où en est rendu le projet de remettre au département de la Marine et des Pêcheries les bâtiments patrouilleurs?

L'hon. M. GRAHAM: Les deux sous-ministres étudient un plan d'après lequel plusieurs services passeront au ministère de la Marine et des Pêcheries si notre projet de réorganisation aboutit.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce que les services dotés par les chapitres 215, 216, 218, 219, 220 et 221 passeront au nouveau département de la Défense ou retourneront-ils au ministère de la Marine et des Pêcheries?

L'hon. M. GRAHAM: Je viens de dire que les sous-ministres des deux départements travaillent à un plan pour opérer ces changements. D'après ce plan, une partie du personnel pour lequel je demande ces crédits passera dans ce ministère. Nous répartirons le personnel comme les services. Mon idée est que le ministre de la Défense ne gardera que les services de nature militaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Le service des relevés hydrographiques dépend je suppose de la défense autant que des pêcheries et le service de la protection des pêcheries dépend autant de la défense que d'autre chose. Où le ministre place-t-il le service radiotélégraphique?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons dans le département de la Milice et de la Défense un petit service radiotélégraphique, mais le service régulier est dans le département de la Défense navale. Mon idée est qu'il devrait appartenir au département de la Marine et des Pêcheries également, car nous aurons toujours dans le département

de la Défense nationale un petit service radiotélégraphique suffisant pour nos opérations d'aviation et pour le service naval.

M. MARTELL: Le capitaine Barkhouse est-il dans le Service naval ou dans le département de la Marine et des Pêcheries?

L'hon. M. GRAHAM: Dans le Service naval.

M. MARTELL: Je suppose que dans le cas du transfert du service de la protection des pêcheries au département de la Marine et des Pêcheries, il serait aussi transféré dans ce département?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. MARTELL: Je voudrais demander au ministre d'avoir égard aux états de service du capitaine Barkhouse. Il a été dans le service pendant un grand nombre d'années. L'expérience que j'ai acquise dans le département, et je crois que tous les officiers qui s'y trouvent confirmeront ce que je dis, est que le capitaine Barkhouse est peut-être l'homme le plus compétent du département de la Marine et des Pêcheries sur la côte de la Nouvelle-Ecosse dans le service de la protection des pêcheries et je crois que le ministre, quand le transfert se fera et qu'on nommera un commandant ou quelque autre officier, ferait bien de promouvoir le capitaine Barkhouse à cette position en raison de la longue expérience et de son habileté reconnue. Je ne pense pas qu'il y ait un homme plus compétent au Canada pour remplir cette position. En un mot c'est un beau type de marin de la Nouvelle-Ecosse et un excellent officier.

L'hon. M. GRAHAM: Tout ce qu'a dit mon honorable ami à propos du capitaine Barkhouse est exact à ce que me disent mes officiers et j'appellerai l'attention du ministre de la Marine sur la recommandation de mon honorable ami.

L'hon. M. STEVENS: J'ai compris que le ministre a dit que le département des Pêcheries allait faire retour au département de la Marine.

L'hon. M. GRAHAM: Je parlais du service de la protection des pêcheries. Le service des pêcheries relève du département de la Marine et et des pêcheries, mais le Service naval s'était chargé du service de la protection des pêcheries depuis sa création. Toutes les plaintes que l'on peut faire au sujet du service de la protection des pêcheries viennent naturellement au département des Pêcheries qui doit les référer au département Naval. Ce circuit cause des retards et il est condamné à la fois par le sous-ministre et par les correspondants. En conséquence il me semble préférable de mettre le service de la protection des pêcheries dans le département des Pêcheries.

L'hon. M. STEVENS: J'ignore si c'est le bon moment de parler de quelque chose qui se rapporte aux pêcheries de la côte du Pacifique. Peut-être devrais-je attendre qu'on nous présente le budget des Pêcheries.

L'hon. M. GRAHAM: Si cela relève du département des Pêcheries, le ministre n'est pas ici.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre me dira immédiatement si je dois réserver mes remarques pour plus tard. Pendant les dernières années de la guerre les licences des pêcheries de saumon sur la côte du Pacifique ont été très fortement augmentées, ce qui était une mesure très juste; mais à la fin de la guerre une certaine quantité de poisson de pauvre qualité ne se vendait pas et les fabricants de conserves se sont trouvés obérés par ces licences très élevées, bien que leur gain ait beaucoup diminué. Je crois que l'an dernier le ministre avait étudié la réduction de ces licences. J'ai l'intention de parler brièvement de cette question et le ministre me dira immédiatement si ces permis relèvent de lui.

L'hon. M. GRAHAM: Cela relève du département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. GUTHRIE: Combien y a-t-il de navires dans le service de la protection des pêcheries?

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a six.

L'hon. M. GUTHRIE: Ces navires sont-ils armés, et les équipages enrôlés en vertu de la loi du service naval?

L'hon. M. GRAHAM: Deux sur l'Atlantique sont armés et un sur le Pacifique, mais ceux des Grands lacs ne le sont pas. On m'apprend que les équipages ne sont pas enrôlés.

(Le crédit est adopté.)

Service radiotélégraphique — Construction et entretien de stations radiotélégraphiques et administration générale de la radiotélégraphique dans tout le Canada, $440,400.

L'hon. M. GUTHRIE: Combien a-t-on déboursé sur le crédit de l'année dernière?

L'hon. M. GRAHAM: $436,741.75.

L'hon. M. GUTHRIE: Avons-nous des stations radiotélégraphiques dans l'intérieur du pays, — il est à ma connaissance que nous en possédons sur le littoral — qui

pourraient être utilisées au cas où le service télégraphique serait interrompu? Si j'ai bien compris, il fut question à un moment donné de construire quelques stations dans la province d'Ontario, dans l'Ouest central ainsi que sur le versant oriental des montagnes Rocheuses. Le Gouvernement a-t-il fait quelque chose dans cet ordre d'idées?

L'hon. M. GRAHAM: En vertu de son contrat, la compagnie Marconi a le droit d'ériger des stations à l'intérieur du Canada. Elle est à en ériger une à Montréal.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce la première?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. STEVENS: A quels endroits les stations radiotélégraphiques sont-elles situées sur la côte du Pacifique?

L'hon. M. GRAHAM: A Prince-Rupert, la pointe de l'Arbre-Mort, la baie Alert, Bull-Harbour, Estevan, cap Lazo, Vancouver et Victoria.

L'hon. M. STEVENS: Le département a-t-il l'intention d'étendre ce service à toute la côte du Pacifique, comme par exemple, de relier la Colombie-Anglaise au Yukon?

L'hon. M. GRAHAM: La question n'a pas encore été mise à l'étude. Il faudra nécessairement en venir là avec le temps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement, à mon avis, devrait examiner la question du coût de l'entreprise. Les frais d'entretien du service télégraphique, qui relie le Yukon au reste du pays, sont énormes.

A plus d'une reprise, j'ai demandé aux fonctionnaires du département d'étudier le problème à fond afin de nous rendre compte s'il y aurait possibilité d'établir un service radiotélégraphique. Les frais d'entretien seraient évidemment bien moins élevés que sous le régime actuel.

L'hon. M. GRAHAM: Les fonctionnaires du département ont discuté le problème à maintes reprises avec les autorités du ministère des Travaux publics. Je crois qu'ils ont même élaboré un plan pratique qui n'a jamais été mis à exécution. J'admets avec mon très honorable ami, que les frais d'entretien des stations radiotélégraphiques seraient bien moins élevés que les dépenses que comportent le maintien et les réparations de la ligne télégraphique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour le bénéfice du ministre, j'ajouterai qu'il aura besoin d'exercer une forte pression sur les fonctionnaires des Travaux publics pour atteindre le but visé. Il y a longtemps qu'ils ont mis la question à l'étude; cependant, en dépit des instances que j'ai faites et des avertissements qu'ils ont reçus de la part d'un ministre diligent, la question en est encore au même point. Le ministre aura besoin certes de se remuer, s'il désire gagner son point.

M. BLACK (Yukon): Pour ce qui est du projet de remplacer par la radiotélégraphie la ligne télégraphique qui relie le Yukon au reste du pays, je suis d'avis que le Gouvernement ferait bien d'étudier sérieusement un plan de cette nature. Je verrais toutefois d'un mauvais œil l'idée de mettre au rancart la ligne télégraphique existante, car l'exploitation et l'entretien de ce service coûte très bon marché dans le territoire du Yukon. Cette portion du réseau télégraphique n'a pas à souffrir des tempêtes ni à supporter le poids de la neige comme dans les régions septentrionales de la Colombie-Anglaise. L'examen des comptes et des frais d'entretien établit qu'au moins 85 p. 100 des dépenses sont imputables à la partie du réseau télégraphique qui traverse le nord de la Colombie-Anglaise. Le Gouvernement servirait les fins de l'économie, à mon sens, si la ligne télégraphique du Yukon était séparée de sa section méridionale, disons, au nouveau camp minier d'Atlin en Colombie-Anglaise ou encore à White-Horse, dans le territoire du Yukon. De cet endroit, en allant vers le sud jusqu'au Transcontinental national, la ligne télégraphique est pour ainsi dire inutile, sauf pour relier cette région au reste du pays et c'est le maintien de cette partie du réseau qui comporte les frais les plus élevés. Les recettes sont pour ainsi dire nulles. Les stations sont isolées; les approvisionnements pour les besoins du service et l'entretien des télégraphistes sont transportés à dos de cheval sur des centaines de milles; voilà pourquoi, les dépenses sont si élevées sur cette partie du réseau. De plus, il est nécessaire de maintenir deux équipes de fonctionnaires à ces stations étant donné leur isolement. Il serait dangereux qu'un seul fonctionnaire fût laissé en charge comme au Yukon. A l'ouest du Transcontinental et jusqu'à Prince-Rupert, la ligne télégraphique de l'Etat est parallèle à celle des chemins de fer nationaux du Canada. Une seule ligne serait donc suffisante pour relier cette région à Prince-Rupert. Au cas où le Gouvernement déciderait d'ériger une station radiotélégraphique à la ville

minière d'Atlin, en Colombie-Anglaise, ou encore au camp minier de White-Horse, il pourrait se dispenser de cette partie du réseau dont l'entretien coûte si cher au pays.

Le plus tôt le Gouvernement adoptera ce programme le plus tôt il épargnera de fortes sommes tout en améliorant le service. Presque tous les hivers cette ligne reste inutilisable pendant des semaines et les gens du nord n'ayant plus de communications sont obligés d'envoyer leurs messages par radio ou par câble en faisant le tour jusqu'à l'Alaska et à Seattle. Je regretterais infiniment qu'on enlevât la ligne de télégraphe du Yukon, laquelle suit le sentier et la rivière procurant ainsi un moyen de communication aux bateaux en difficulté et au différentes mines entre-elles. Je dois dire que je suis en pourparlers avec le département des Travaux publics pour essayer de faire prolonger cette ligne d'environ 75 milles en partant de la ligne principale jusqu'à Atlin. C'est la section la plus active et sans parler de ce qu'il en coûte pour l'entretien de la ligne en Colombie-Anglaise, elle couvre ses frais. Il n'est pas douteux que la section d'Atlin ferait elle aussi un gros chiffre d'affaires et rapporterait des bénéfices. C'est pourquoi je tiens à appuyer les remarques qui ont été faites en faveur de l'établissement d'une station radiotélégraphique dans le nord de la Colombie-Anglaise ou le sud du Yukon, qui permettrait de se dispenser de la ligne très onéreuse qui communique avec Prince Rupert.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre des Travaux publics a entendu les remarques que vient de faire mon honorable ami et j'espère qu'il réussira à établir cette ligne au Yukon.

L'hon. M. STEVENS: J'aurais une observation à ajouter aux remarques faites par l'honorable député du Yukon. Nous avons sur la côte une série de stations radiotélégraphiques qui rendent de nombreux et grands services, non seulement pour le commerce, mais aussi comme moyen de communication ordinaire entre différents points de la côte. Ces stations forment une chaîne de communication avec le nord qui pourrait bien s'étendre jusqu'au Yukon. Voilà ce dont le ministre des Travaux publics et le ministre dont relève ce service, devraient tenir compte. Je remarque dans les prévisions budgétaires qu'on demande une somme de $279,000 pour le service du Yukon, d'Ascroft à Dawson. J'estime qu'on pourrait réduire considérablement cette dépense et transporter la différence à l'article que nous discutons en ce moment.

[M. Black (Yukon).]

L'hon. M. GUTHRIE: Pour moi je trouve que $279,000 est une somme énorme pour l'entretien de cette ligne entre Ascroft et Dawson. Cela représente l'intérêt de cinq ou six millions de dollars. Je ne crois pas exagérer en disant qu'on peut installer un service complet de radiotélégraphie dans le Yukon pour $2,500,000 au plus et donner aux gens de là-bas et à l'ensemble du Canada un meilleur service. Je crois qu'on peut diminuer ce crédit de moitié.

L'hon. J. H. KING: La chose est actuellement à l'étude au département des Travaux publics et j'espère que nous pourrons procéder plus rapidement que ne l'a fait apparemment l'ancien gouvernement malgré les demandes réitérées du leader de l'opposition à cette époque.

(L'article est adopté.)

Patrouille des eaux septentrionales du Canada, $15,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit en réalité de la publication des rapports de l'expédition Steffansson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il nous indiquer ce que le Gouvernement a l'intention de faire relativement aux Iles des régions septentrionales, particulièrement celles parcourues par l'expédition Stefansson dont on a pris possession au nom du Canada, et aussi à propos de l'Ile Wrangel.

L'hon. M. GRAHAM: Indiquer une politique à cet égard est une chose assez délicate pour le Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement s'est-il tracé une ligne de conduite?

L'hon. M. FIELDING: Ce que nous avons, nous le gardons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je recommande au Gouvernement de ne jamais se départir de ce principe.

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a qui n'en ont pas fait autant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement s'est départi une fois, mais je pense que s'il fallait recommencer il agirait différemment.

L'hon. M. GRAHAM: L'ancien gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, l'ancien gouvernement dont mon honorable ami

faisait partie. Tout le monde connait le différend relatif à l'île Wrangel. Evidemment, il s'agit maintenant pour le Gouvernement de décider qu'elle va être l'attitude du Canada. Le présent crédit se rapporte à ces matières, et je demande au ministère s'il est en état de dire qu'elle èst son sentiment au sujet de la rétention de l'île Wrangel, ou du maintien de la réclamation du Canada. La même remarque s'applique aux autres îles visitées par l'expédition.

L'hon. M. GRAHAM: A mon sens, l'intention du ministère est celle que le ministre des Finances vient d'exprimer—nous gardons ce que nous avons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien, avons-nous l'île Wrangel?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, selon moi, et nous nous proposons de la garder.

L'hon. M. FIELDING: Nous l'avions au mois de décembre et nous ne nous en sommes pas dessaisis.

M. SHAW: Comme le chef de l'opposition l'a dit, il y a probablement dans cette affaire beaucoup plus qu'il n'apparaît à la surface. Je crois savoir que les Etats-Unis ont publié une carte sur laquelle ils indiquent que toutes les terres situées au nord de l'île Melville n'appartiennent à personne et qu'elles peuvent, par conséquent, être découvertes par toute nation dont une expédition situerait ces terres. A mon avis, il est d'une extrême importance que nous n'oubliions pas qu'il faut conserver au Canada l'extrémité septentrionale de son territoire. Cela peut paraître ne pas avoir une grande importance maintenant, mais je n'ai aucun doute qu'à l'avenir nous regretterions beaucoup que le présent gouvernement ou tout autre eût négligé de prendre des mesures pour garantir au Canada la possession d'un territoire qui lui appartient.

L'hon. M. GUTHRIE: Après les commentaires du député de Calgary-Ouest, tout ce que je puis dire c'est que présentement des journaux américains discutent cette question. Depuis un mois, elle a été débattue dans le *New York Times* et le *Washington Post*, et il n'y a aucun doute que des Américains intéressés se proposent de réclamer l'île Wrangel comme une possession des Etats-Unis en vertu du droit du premier découvreur. D'après le peu de recherches que j'ai faites, je suis convaincu que cette prétention est mal fondée. Il n'y a, à cet égard, aucun droit de premier découvreur à part celui du Canada ou de la Grande-Bretagne. Toutefois, l'affaire occupera le premier plan dans un avenir rapproché, et je suis convaincu qu'il est grand temps que le ministère prenne une attitude et la fasse connaître au monde entier. Cette question fera sous peu l'objet d'une discussion internationale, à moins que nous ne renoncions à nos revendications et que nous ne laissions les Etats-Unis s'emparer de l'île. J'ignore si celle-ci a une grande importance pratique, mais des gens semblent le croire, aux Etats-Unis. De fait, un journal déclare que les richesses minières de l'île Wrangel dépassent beaucoup celles de l'Alaska. Cette assertion peut être douteuse, mais elle sert de fondement à la réclamation de certains intéressés chez nos voisins.

L'hon. MACKENZIE KING: Le ministère a eu des entretiens avec M. Stefansson. Je me demande s'il est de l'intérêt public que le caractère de ces entretiens soit dévoilé; cependant, je puis dire qu'à l'heure actuelle, le drapeau canadien flotte sur l'île Wrangel où se trouvent des Canadiens qui faisaient partie d'une expédition antérieure dirigée par M. Stefansson. Ce dernier est à la veille de conduire avec quelques-uns de ses hommes jusqu'à l'île Wrangel, un bateau qu'il a dernièrement approvisionné. Le Gouvernement affirme certainement que cette île fait partie du territoire canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette déclaration est claire et formelle. Le premier ministre sait, il va sans dire, que ceux qui se trouvaient sur l'île y étaient rendus bien avant son élévation au poste qu'il occupe, par conséquent, depuis un temps assez long. Je puis ajouter qu'il pourrait aussi y avoir une réclamation au nom de la Russie, réclamation fondée en grande partie sur la situation géographique de l'île. L'île d'Ellesmere, près de la côte occidentale du Groeland, est une autre île dont le Gouvernement devrait s'occuper. Un Danois devait, avec l'approbation du gouvernement de son pays, organiser une expédition qui aurait servi à réclamer l'île d'Ellesmere à titre de premier occupant, et on comptait probablement faire valoir ce titre pour soutenir les droits du Danemark. J'appelle sur ce sujet l'attention du ministère afin qu'il affirme l'attitude du Canada relativement à l'île d'Ellesmere qui, à mes yeux, est plus importante que l'île Wrangel.

M. BROWN: Voilà une affaire qui intéresse vivement tous les membres de la Chambre. On discute certains sujets et ceux qui prennent part au débat peuvent parler à voix haute.

Cette affaire offre un grand intérêt; néanmoins, toute la discussion a lieu d'un

ton de voix tel que nous ne pouvons presque rien entendre, et que ceux qui se trouvent au bout de la salle n'entendent absolument rien.

(Le crédit est adopté.)

Rémunération des employés et commis surnuméraires aux quartiers généraux, chantiers maritimes d'Halifax et d'Esquimault, $20,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que supprime-t-on dans les services relativement aux commis surnuméraires, ou quels sont les services qu'on diminue, ce qui expliquerait cette réduction de vingt mille dollars?

L'hon. M. GRAHAM: Mon sous-ministre m'apprend qu'il se passe précisément ce qui s'est passé au département de la Milice. Pendant la guerre, il a fallu retenir des commis surnuméraires dont le nombre a naturellement diminué depuis. C'est la conséquence des emplois occupés à titre provisoire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela se passe depuis quelque temps?

L'hon. M. GRAHAM: Ah! oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Principalement dans la division des archives, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Surtout dans les services relatifs à la force expéditionnaire.

(Le crédit est adopté.)

Règlement des réclamations de guerre — Service naval, $956,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Quelles sont ces réclamations?

L'hon. M. GRAHAM: Voici les détails:

Gouvernement civil:		
Soldes et ravitaillement de la division expéditionnaire, d'octobre au 31 mars 1919 —£96,500	$470,000	
Différence du change	268,500	
Divers montants portés au compte de l'amirauté anglaise, mais maintenant considérés par les autorités impériales comme des dépenses payables par le gouvernement canadien	100,000	
Restauration des gabares et chalutiers impériaux	9,000	
		$928,500
Règlement des gratifications pour service de guerre et des allocations d'absence		10,000
Médailles:		
de guerre anglaise — d'argent, 4,800 à $1.50	$7,200	
de la victoire — de bronze, 4,100 à 26¢	1,100	
		8,300
Réserves de vaisseaux:		
Surveillants, etc		10,000
		$956,800

L'hon. M. GUTHRIE: Le comité comprend, j'imagine, que les dettes de guerre que l'on paie maintenant sous la rubrique "règlement des réclamations de guerre" étaient autrefois comprises dans le budget sous la désignation de "crédit pour la démobilisation". On a changé l'appellation, mais la somme a toujours le même objet. Ces réclamations proviennent de la dernière guerre. Il en est plusieurs, je le suppose, qui ne sont pas prêtes pour un règlement. L'année dernière, j'ai eu l'occasion d'engager une polémique avec le ministère de la navigation en Angleterre au sujet de ses réclamations contre le Dominion du Canada. Je veux savoir si l'item en discussion est l'un de ceux qui étaient compris dans le compte que nous avons réglé l'été dernier. Je puis dire qu'après trois à quatre semaines de travail assez ardu, pendant lequel j'ai eu l'aide habile d'un comptable du ministère de la Milice, nous avons réussi à diminuer de $750,000 la réclamation du ministère de la Navigation, et que nous avons convenu d'une somme déterminée pour les diverses inscriptions imputables sur le capital. Cependant, le compte avait trait en grande partie aux passages, ainsi qu'aux avaries causées à des vaisseaux pendant que le Canada s'en servait. C'était purement un compte de dépenses maritimes. Je ne me rappelle pas au juste le total du compte; mais il y avait en souffrance une très forte réclamation que je refusai de régler, et j'espère qu'elle n'est pas encore réglée. Elle avait trait à un vaisseau qui avait été torpillé pendant qu'il était au service des hôpitaux du Dominion du Canada. En Angleterre, l'affaire avait été soumise à un tribunal d'arbitrage dans lequel le Canada n'était pas directement représenté. Les arbitres avaient décidé que le Canada devait payer la somme nécessaire pour remplacer le vaisseau, somme qui était d'environ cinq millions de dollars. Le vaisseau était certainement frété par le Canada ou par le gouvernement anglais et nous nous en servions au moment du désastre. Il valait à peu près la moitié de cette somme et, en premier lieu, lorsque l'amirauté s'est occupée de pertes de ce genre, elle a alloué le coût du vaisseau. Cependant, après quelques mois d'expérience, le même tribunal d'arbitrage a changé la base des allocations et il a accordé la somme nécessaire au remplacement du vaisseau, et vu que les frais de construction avaient considérablement monté dans l'intervalle, le Canada fut condamné par la sentence arbitrale à payer envi-

ron un million ou un million deux cent mille louis sterling. Cependant, vu que nous n'étions pas directement représentés sur le tribunal — nous l'étions nominalement par un département de l'amirauté — je refusai de payer cette somme et je suppose qu'on nous la réclame encore.

Si je mentionne ce sujet c'est pour y appeler l'attention du ministre parce que je crois que c'est l'une des réclamations qu'il faut examiner soigneusement avant de les reconnaître. Les autres dont je me suis occupé se rapportaient toutes à la navigation, et le compte que nous discutions a été réglé après une réduction de $750,000. Cet item comprend-il les questions qui ont été liquidées l'été dernier, par les représentants de l'amirauté, moi-même et M. Garrison, du département de la Milice?

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas dans ce crédit. Je crois que vous le trouverez au département de la Milice.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y avait des doutes. L'amirauté a présenté une réclamation contre le Canada au montant d'un million qu'elle prétendait lui être dû par notre service naval. Elle demandait l'autorisation de déduire cette somme dans le règlement des comptes. Je n'avais pas le droit de le faire, et je pensais que c'était peut-être ce million que nous avions devant nous.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre nous a parlé d'une réclamation au sujet de la différence du change. Il s'agissait de quelque $200,000, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: $268,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment expliquez-vous cela?

M. MACDONALD (Pictou): Si j'ai bien compris, l'honorable député de Wellington-Sud (l'hon. M. Guthrie) a sérieusement demandé au gouvernement canadien de se rendre responsable de la perte de ce vaisseau-hôpital coulé par un sous-marin allemand. Cette réclamation me semble des plus absurdes, et, comme lui, j'espère que le ministre ne la reconnaîtra jamais.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous ne l'avons pas reconnue, mais quand on prétend que nous sommes responsables dans une certaine mesure on n'a pas tout à fait tort. Quand nous avons accepté les navires-hôpitaux pour le service du Canada, nous nous en sommes rendus responsables de l'usure et des accidents. Les taux sont devenus si élevés qu'il nous a été impossible d'assurer ces vaisseaux. Le gouvernement anglais avait cessé d'assurer ses navires et nous avons suivi son exemple. Même je ne crois pas que nous ne les ayons jamais protégés par les assurances. Cependant, nous avons fait des déboursés pour des pertes de navires sous notre juridiction qui avaient été coulés par des sous-marins. Ce qui m'a étonné c'est que nous ne soyons pas tenus responsables de la valeur réelle du navire qui ne représente que 50 p. 100 du montant décidé par la commission d'arbitrage.

L'hon. M. GRAHAM: Si je me rappelle bien certains documents que j'ai lus au ministère, quelques-uns des règlements ont été effectués par l'entremise du bureau du haut commissaire, mais les détails dont parle mon honorable ami doivent se trouver au département, quelque part. Quant à la question posée par l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) je répondrai que l'amirauté anglaise nous a envoyé des traites sur New-York plutôt que sur Montréal. Nous avons réellement reçu plus d'argent que nous aurions dû, parce que nous avons bénéficié du change sur le numéraire américain. L'amirauté réclame maintenant le montant de cet écart du change.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'espère que nous n'en ferons rien, parce que, au moment où nous recevions des traites sur New-York, si je me rappelle bien, l'amirauté insistait pour que nous fissions nos paiements à New-York, aux taux de cette ville. Je me rappelle aussi très distinctement que l'amirauté anglaise a profité entièrement des taux de New-York, et, si nous avons fait des profits à leurs dépens, nous avons fait comme elle, ni plus ni moins. Je crois que cet item devrait être rejeté.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable collègue sait que cette question relève du département des Finances. Bien que cet item soit inséré dans les crédits, nous n'avons pas l'intention de payer cette réclamation à moins que le ministère des Finances ne nous y autorise après enquête. Parce que cet item a été inclus dans les crédits cela ne signifie pas que nous reconnaissons la réclamation, mais, si le département des Finances, après s'être renseigné, décide qu'elle est juste, nous aurons l'argent voulu pour la régler.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Selon moi, il vaudrait mieux procéder de la façon suivante. Nous devrions prévenir le département des Finances que nous ne croyons

pas qu'il y ait de réclamation, et si, ensuite, il nous faut examiner une nouvelle réclamation, comme résultat d'avis différent, la question pourra être réglée par un mandat du Gouverneur général. Ouvrir un crédit à ce sujet c'est admettre quelque peu la réclamation et je ne crois pas que nous devrions même faire cela. Nous avons une réclamation pour un montant beaucoup plus élevé que l'Angleterre a constamment refusé d'admettre. Si j'ai bonne mémoire, je pense que nous avons déjà réglé des comptes avec l'amirauté au taux du change à New-York, et, par conséquent, je crois que nous ne devrions pas nous occuper de ce cas-ci.

L'hon. M. FIELDING: C'est une grosse question que celle du change qui se présente entre le gouvernement canadien et celui de la Grande-Bretagne, et nous devons nous préparer à en passer par le principe dominant; ce que nous perdrons d'un côté, nous nous attendons à le reprendre de l'autre. Je crois que si cette réclamation est approuvée, il faudrait un crédit du Parlement pour l'acquitter. Mon honorable ami agira donc sagement en incluant ce crédit; cependant, je crois, moi aussi, qu'il ferait mieux de ne pas trop se hâter à payer tant que toute la question n'aura pas été réglée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis certainement d'avis qu'il ne devrait pas se hâter de payer. Cette affaire sera certainement réglée de manière convenable et équitable. Quand le gouvernement britannique sera enfin saisi de cette question, quand celle-ci sortira du circuit des bureaux, je ne pense pas qu'il soit difficile de la résoudre. Je n'ai aucun doute que, lorsque le premier ministre prendra cet été des vacances bien méritées, et s'en ira en Angleterre, il lui sera facile de régler toute cette affaire.

M. DUFF: Je crois que le ministre a dit, en expliquant les détails de ce crédit, qu'une partie en serait affectée à des médailles de guerre. Le ministre a distribué un insigne de service de guerre qui a été très peu satisfaisant, et maintes plaintes en ont été adressées au ministre du Service naval et à ses fonctionnaires. Au cours des deux ou trois dernières années, j'ai reçu probablement deux ou trois cents lettres de jeunes gens qui avaient reçu cet insigne; hommes qui avaient servi dans la marine canadienne, ou à des Canadiens qui avaient servi outre-mer, dans la marine britannique. Cet insigne était beaucoup plus grand que celui que l'on a donné aux soldats, et ces jeunes gens prétendent qu'il aurait dû être semblable à ceux des soldats, au lieu d'un grand insigne blanc comme celui qui a été distribué par le ministre de la Marine. J'ai, en haut dans ma chambre, environ une douzaine de ces insignes qui m'ont été envoyés par ces jeunes gens. Ils n'en veulent pas, et m'ont demandé de porter la question au ministre du Service naval, l'engageant à donner un nouvel insigne qui leur plaîrait davantage. Ils en demandent un de la même grandeur que celui des soldats, lequel est très satisfaisant. Il ne coûterait que très peu d'argent, et ces jeunes gens qui ont exposé leur vie sur l'océan, devraient recevoir quelque considération de la part du Gouvernement. J'espère que le ministre du Service naval s'occupera de cette affaire et donnera les insignes à ceux qui ont servi dans la marine de guerre.

M. MACDONALD (Pictou): Je crois que le ministre nous a dit que l'un des item compris dans ce crédit, servirait à réparer ou remettre en ordre certains navires connus sous le nom de "dériveurs". Nous avions un très grand nombre de navires de construction très curieuse, d'apparence singulière, traînant le long des côtes des provinces maritimes. J'ignore où ils ont été bâtis, et tous ceux qui connaissent les conditions là-bas, savent que ces navires n'avaient aucune valeur pendant la guerre. Je ne puis comprendre pourquoi nous voterions de l'argent pour des navires de ce genre. Il y en a qui appartiennent au gouvernement canadien; je ne sais pas s'il y en a qui nous viennent de l'autre côté de l'Atlantique, et qui auraient appartenu au gouvernement impérial.

L'hon. M. GRAHAM: C'étaient des chalutiers ou des dériveurs construits en Canada, sur commande du gouvernement impérial, et prêtés au Canada; il avait été convenu avec le gouvernement impérial que nous les réparerions, et les remettrions dans le même état qu'avant. Il est entendu qu'aucun de ces crédits ne sera payé qu'après examen minutieux.

Quant aux médailles, je dois avouer que celles qui ont été distribuées par le ministère du Service naval ont été la cause de beaucoup de protestation. Plusieurs de celles qui avaient été émises par l'amirauté britannique étaient très grandes.

On me dit que le ministère du Service naval en a distribué de plus petites; mais en autant que j'ai pu le savoir, ni les grandes ni les petites n'ont donné entière satis-

faction. Nous verrons s'il n'y a pas moyen de modifier le dessein des insignes.

(Le crédit est adopté.)

L'hon. MACKENZIE KING: Je pense qu'il a été entendu avec mon très honorable ami (M. Meighen) que nous discuterions ce soir les Travaux publics, bien qu'il n'en eût pas été décidé ainsi hier soir. Nous nous sommes un peu écartés de ce qui avait été annoncé, hier soir, mais nous l'avons fait après entente avec les deux chefs de la gauche. Nous examinerons les crédits du département des Travaux publics durant le reste de la soirée.

Travaux publics — loyer, réparation, ameublement, chauffage, etc., $1,950,000.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Les trois premiers item de ce crédit ont été adoptés.

Le très hon. M. MEIGHEN: A condition, je crois, qu'on fournît quelque renseignement sur ce qu'on a dépensé, l'an dernier.

M. le PRESIDENT: Cette réserve ne s'applique pas aux trois premiers item; ils ont été adoptés. L'item maintenant en discussion est le quatrième.

Eclairage, y compris les ponts et chaussées, $90,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, nous demanderons des renseignements sur ce crédit.

L'hon. J. H. KING: On a dépensé jusqu'au 31 mars de l'année dernière le montant de $80,084.50.

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable ministre ne peut-il pas pourvoir à tout cela avec $80,000, cette année?

L'hon. J. H. KING: Les factures ne sont probablement pas toutes arrivées. Je remarque qu'en 1920-21, la dépense a été d'environ $88,696.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien, le coût de toutes les choses est moins élevé maintenant.

L'hon. J. H. KING: On a donné, l'année dernière, l'entreprise de l'éclairage, et j'imagine que ce crédit est basé sur le coût de ce contrat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le prix des articles n'a-t-il pas diminué, cette année? Je pensais que ce gouvernement devait diminuer le coût de la vie.

L'hon. J. H. KING: On a donné l'entreprise le 1er octobre 1921.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour combien de temps?

L'hon. J. H. KING: Cinq ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la part de ce contrat dans ce crédit?

L'hon. J. H. KING: Le contrat comprend l'éclairage des édifices parlementaires et de tous les édifices que le Gouvernement possède ou loue, dans la ville d'Ottawa.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la proportion de tout cela dans ce crédit-ci?

L'hon. J. H. KING: $63,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le tarif?

M. WOODSWORTH: Monsieur le président, je vous ai entendu annoncer que ce crédit se rapportait à des édifices publics, mais dans ce coin-ci de la salle nous n'avons pu entendre un seul mot depuis. Nous sommes ici pour débattre les affaires publiques et si nous ne pouvons saisir ce qui se dit, nous devrions nous réunir dans une salle où nous pourrions comprendre. Les trois quarts du temps, il est simplement impossible pour les députés qui siègent à ce bout-ci de la Chambre de dire ce qui se transige à l'autre bout.

L'hon. J. H. KING: Le crédit en discussion demande $90,000 pour éclairage, y compris celui des ponts et des routes.

M. GOOD: Si les députés voulaient seulement se rendre compte qu'ils ont, dans cette salle, des collègues qui aimeraient entendre les questions qu'ils posent, ainsi que ceux à qui ces questions s'adressent, la procédure serait beaucoup plus satisfaisante. Il y a en arrière, ici des honorables députés qui me disait qu'ils n'ont pas entendu le quart de ce qui s'est dit, ce qui est réellement déplorable. Un pareil état de choses est simplement scandaleux et nous, qu'on s'attend à voir participer intelligemment à la discussion des affaires publiques, devrions pouvoir entendre ce que les honorables députés disent. Je tiens à protester, mais il devrait ne pas avoir lieu de le faire, si les honorables députés voulaient seulement se rappeler qu'ils ne sont pas les seuls, dans cette assemblée, qui ont droit à des égards.

M. le PRESIDENT: Je puis faire observer que la difficulté n'est pas due autant aux honorables députés qui débattent les crédits en discussion qu'à la conversation incessante qui se poursuit à voix basse entre les honorables députés eux-mêmes, par toute la salle.

M. GARDINER: Puis-je poser une question, monsieur le président? Quelles sont les fonctions d'un président?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas encore eu de réponse à la question que j'ai posée au sujet du tarif d'éclairage.

L'hon. J. H. KING: Celui de l'éclairage, 5 cents par heure killowat, pour les premières trente heures, pour un mois d'utilisation du service fourni, 2 cents 2 par heure kilowatt, pour les soixante-dix heures qui suivent, et 1 cent par heure kilowatt pour service mensuel. On accorde un escompte de 12 p. 100 sur toutes les factures payées dans les 30 jours, si le transformateur appartient à la compagnie, et de 15 p. 100 s'il appartient à l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sachant que nos collègues n'ont pas pu entendre la réponse du premier ministre, je dirai tout simplement que l'arrangement conclu au mois d'octobre dernier semble être excellent et j'espère que le Gouvernement ne le modifiera pas.

(L'article est adopté.)

Chauffage, y compris salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, $385,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a une diminution due, je suppose, à la réduction du prix du charbon. Y a-t-il une autre cause?

L'hon. J. H. KING: Le prix du charbon a fortement diminué.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il une autre cause de diminution?

L'hon. J. H. KING: Aucune.

(L'article est adopté.)

Départements en général — nettoyage, y compris $100 à E. Snowdon pour le tir du canon à midi, $385,000.

M. JOHNSON (Moosejaw): Il devrait y avoir une formule un peu plus descriptive que le simple mot " en général".

L'hon. J. H. KING: Cette somme est demandée pour le nettoyage des bureaux dans les édifices appartenant à l'Etat ou loués par lui, à Ottawa, pour 1922-23.

Cela comprend également $100 donné à M. E. Snowdon pour le tir du canon à l'heure du midi. Les détails sont les suivants: surveillants 1920; contremaîtres, $7,420; nettoyeurs, $47,120; nettoyeuses, $37,767 et dépenses casuelles $20,712, ce qui forme le total de $385,000.

M. KENNEDY (Edmonton): Ces employés dépendent-ils de la commission du service civil?

L'hon. J. H. KING: Oui.

(L'article est adopté.)

[M. Gardiner.]

Réparations, ameublement, nettoyage et entretien des rues, $700,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'où provient la diminution? Je suppose que c'est parce que l'ameublement est nouveau.

Lhon. J. H. KING: C'est apparemment la somme qui a été dépensée l'année dernière et nous en demandons autant pour cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre espère-t-il diminuer les dépenses? J'estime que c'est possible, car il y a moins de réparations à faire maintenant.

L'hon. J. H. KING: Il y en a à peu près autant tous les ans. Peut-être y aurait-il une légère diminution dans le prix de la main-d'œuvre.

Le très hon. M. MEIGHEN: De bons meubles neufs n'ont pas besoin d'être réparés comme les vieux.

L'hon. J. H. KING: Il faut aussi pourvior à l'achat de nouveaux meubles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais tous les nouveaux meubles sont déjà achetés.

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'en ai pas encore dans mon bureau.

L'hon. J. H. KING: Cet article y pourvoit.

(L'article est adopté.)

Rideau-Hall (y compris terrains)—améliorations, ameublement, entretien, etc., $60,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: $58,000.

(L'article est adopté.)

Rideau-Hall — Allocation de chauffage et d'éclairage, $19,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi demande-t-on plus plus que l'an dernier, quand le prix du charbon a diminué?

L'hon. J. H. KING: Cette somme de $19,000 est l'allocation annuelle à Son Excellence le Gouverneur général pour le chauffage et l'éclairage de Rideau Hall, y compris la maison du secrétaire militaire. Cette somme est payée directement à Son Excellence en quatre versements. Le crédit a augmenté à la suite des représentations faites par Son Excellence sur l'insuffisance de la somme de $17,000 votée l'an dernier. La chose a été transmise à l'architecte en chef qui le 9 février 1922 répondit au sous-ministre en ces termes:

En réponse à votre note du 12 janvier relative à l'augmentation de l'allocation pour le chauffage et l'éclairage de Rideau-Hall, je vous en-

voie ci-joint un rapport de M. Croll, indiquant les dépenses suivantes pour l'exercice finissant le 30 avril 1921: charbon, $15,379; bois, $512; gaz, $1,553; éclairage, $1,622; ampoules électriques, $225, formant un total de $19,292.

L'hon. J. B. M. BAXTER: La question n'est pas tout à fait conforme au règlement, mais je voudrais bien savoir où l'on se procure le charbon brûlé dans ces édifices?

L'hon. J. H. KING: Il provient des nos mines canadiennes. Je crois que, l'an dernier, il est surtout venu des mines de Minto, Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. BAXTER: Je suis charmé de l'apprendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à il y a quelques années l'approvisionnement de charbon venait du sud, mais, il y a deux ans, on a commencé à prendre du charbon canadien.

(L'article est adopté.)

Service téléphonique, $93,600.

M. CARROLL: Est-ce que les services de téléphone et de télégraphe des Traxaux publics sont aujourd'hui réunis en un seul?

L'hon. J. H. KING: Nous avons une division de télégraphe et de téléphone. Cet item ne concerne pas ce service.

(L'article est adopté.)

Edifices publics du Dominion. — Edifices de l'immigration, réparations, mobilier, etc., $18,000.

M. SUTHERLAND: Quelle partie de ce montant est affectée au mobilier?

L'hon. J. H. KING: Ce crédit est nécessaire pour des réparations indispensables et des renouvellements dans les diverses agences d'immigration du Canada ainsi que pour le mobilier et autres articles dont on pourra avoir besoin pendant l'année.

L'hon. M. GUTHRIE: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: On a dépensé $34,441.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quoi peut-on se passer cette année pour que $18,000 suffisent?

L'hon. J. H. KING: Sur le crédit de $45,000 adopté en 1921-22, $30,000 étaient destinés à la fourniture de couchettes dans les bâtiments d'immigration d'Halifax, Saint-Jean et Québec, ainsi que l'avait demandé le sous-ministre de la Colonisation et de l'Immigration dans une lettre en date du 5 février 1921. Cela explique en grande partie la diminution de cette année.

(L'article est adopté.)

Installation, fournitures et mobilier en général, $185,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: Nous avons dépensé $169,705.

L'hon. M. STEVENS: Cet item couvre-t-il tous les services publics du Dominion ou seulement ceux d'Ottawa?

L'hon. J. H. KING: Cela couvre les services publics de tout le Canada.

M. SUTHERLAND: Le mobilier doit-il être remplacé tous les ans? Je suppose que la plupart des députés qui sont au courant du débat sur la nécessité d'économiser doivent être quelque peu surpris quand ils voient le magnifique mobilier qu'on a apporté dans cet édifice depuis deux ou trois semaines. Je doute que tous ces meubles soient utilisés et je pense que nous pourrions nous priver de la plupart, du moins tant que l'édifice ne sera pas complètement terminé. L'an dernier, nous avons eu un article de $185,000 pour mobilier et en voici un autre du même montant cette année pour installation, fournitures et ameublements. Il y a quelques minutes le ministre a fait adopter un crédit de $700,000 dont la majeure partie est consacrée à des meubles, nous a-t-il dit. Il devrait y avoir des limites à ces achats, de meubles. On nous dit qu'on a dépensé l'an dernier $30,000 pour des couchettes. On devrait nous dire si nous avons suffisamment de couchettes ou quand nous en aurons assez.

L'hon. J. H. KING: Ces couchettes ont été achetées l'an dernier et ont été utilisées dans les bâtisses de l'immigration de tous le Dominion. Mon honorable ami était député quand cet article a été adopté. Le crédit qui nous occupe est pour l'installation, les fournitures, les meubles, classeurs, coussinets ajustables, étagères, tiroirs en acier, etc., devant servir dans tous les édifices publics du Canada. L'an dernier nous avons dépensé $169,000. Cette année, le crédit est demandé sur la recommandation du département qui s'occupe de ces choses et doit en être juge.

L'hon. M. MANION: Au cours des dernières années on a construit dans tout le pays des édifices publics coûteux et bien finis qui se trouvent dans les diverses vil-

les et cités. J'admets que, dans la capitale, ces édifices devraient être en proportion de la dignité du gouvernement, mais dans quelques villes et cités il me semble qu'ils sont trop ornementés et trop grands; qu'on pourrait les subdiviser afin de donner plus d'espace aux services publics. Je dis cela pour quelques villes, comme la mienne, où le ministère des Douanes a d'immenses édifices tandis que les autres services publics sont dispersés dans la ville et occupent des locaux loués.

J'ai toujours pensé que ces grands bâtiments, non seulement à Fort-William mais ailleurs, pourraient être subdivisés et loger d'autres services. Je n'en tiens pas rigueur aux ministres actuels, parce beaucoup de ces maisons ont été construites il y a longtemps. J'ai vu en différentes villes des bureaux de douane qui pourraient servir à des agglomérations cinq ou six fois plus populeuses. Le ministre actuel pourra sans doute continuer l'œuvre inaugurée par son prédécesseur, M. McCurdy, qui avait formé le projet de réunir plusieurs services sous le même toit là où ce serait possible. Naturellement, je ne voudrais pas que le ministre s'autorisât de mon observation pour pratiquer cette réforme à Fort-William seulement.

Un DEPUTE: Ce serait un commencement.

L'hon. M. MANION: Je n'en veux pas à ce titre; mais je consentirais à entrer dans un mouvement général. J'invite le ministre à poursuivre l'œuvre de M. McCurdy laissée incomplète.

L'hon. J. H. KING: J'examinerai la question. C'est une bonne chose de réunir plusieurs services sous un même toit, quand c'est possible. Notre collègue serait prêt à entrer dans un mouvement général en ce sens. Je m'en souviendrai à l'occasion.

M. KENNEDY (Edmonton): Vu l'excédent de $16,000 obtenu l'année dernière, pourquoi ne pas rogner ce crédit? Le prix des fournitures, garnitures et mobilier doit baisser comme le reste.

L'hon. J. H. KING: Le montant de $169,705 a été dépensé à venir au 31 mars dernier. Quand tous les comptes seront rentrés il est possible que la somme se trouvera augmentée. Je ne crois pas prudent de diminuer le crédit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne viendra pas d'autres factures pour meubles, garnitures, fournitures, etc. Je ne vois pas comment l'administration pourrait ignorer aujourd'hui le montant des dépenses de l'année. Que le ministre consulte les achats de l'année précédente et il verra qu'il peut réduire sur le budget de cette année.

M. GOOD: La rubrique: Edifices publics comprend-elle les édifices administratifs d'Ottawa?

L'hon. J. H. KING: Non, ceux en dehors d'Ottawa seulement.

(L'article est adopté.)

Chauffage, $420,000.

L'hon. M. STEVENS: Peut-on avoir une explication? S'agit-il du chauffage en dehors d'Ottawa?

L'hon. J. H. KING: La somme est destinée à l'achat de combustible pour chauffer tous les édifices publics en dehors d'Ottawa.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien avait coûté le chauffage l'année avant?

L'hon. J. H. KING: $450,013.72.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre nous a déjà expliqué que la baisse du charbon lui a permis de réduire le coût du chauffage dans Ottawa de $540,000 à $385,000, soit environ une diminution de 40 p. 100. Pourquoi ne peut-il obtenir le même résultat ailleurs? Le charbon a tombé de prix partout. S'il a dépensé $450,000 l'hiver dernier, il pourrait s'en tirer avec $300,000 cette année.

L'hon. J. H. KING: 35,500 tonnes de charbon à $9.55 la tonne montent à $339,000; le bois, $25,000; enlèvement des cendres, $12,000; gaz, $3,500; vapeur, $25,000; huile combustible, $3,450; divers, $11,600. Au total, $420,000.

L'hon. M. STEVENS: Que veut dire $25,000 pour de la vapeur?

L'hon. J. H. KING: En quelques localités on peut se procurer de la vapeur fournie par des entrepreneurs de chauffage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre va-t-il continuer à acheter le charbon au fur et à mesure des besoins ou passera-t-il des marchés avec des fournisseurs attitrés?

L'hon. J. H. KING: Les fournitures de charbon nous seront procurées par la commission d'achat, suivant les quantités nécessaires dans chaque localité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par adjudication sur soumission?

L'hon. J. H. KING: Il est tout probable.

M. JOHNSON (Moosejaw): Le ministre a-t-il quelque renseignement sur la diffé-

rence relative entre le coût du chauffage par le charbon et celui du chauffage par la vapeur dont a parlé l'honorable député de Vancouver (M. Stevens)? Je pense à la ville de North Battleford qui est une de celles qui ont une usine municipale de chauffage et un certain nombre de grands édifices.

L'hon. J. H. KING: Je ne suis pas sûr que nous ayons le renseignement quant au coût relatif, mais je crois que North Battleford a un contrat pour le chauffage à la vapeur avec une usine centrale.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre nous a dit que le prix du charbon était cette année de $9.50. Quel était le prix l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: L'an dernier il était de $9.55.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il était seulement de $9.55, l'an dernier, le prix de $9.30 ou $9.50 cette année est beaucoup trop élevé.

M. LOGAN: Je trouve dans un relevé déposé à ma demande le 20 avril dernier, que du charbon a été importé des Etats-Unis pour l'usage des édifices fédéraux ainsi qu'il suit: en 1918-19, 28,773.91 tonnes, au prix de lvraison de $318,750, ou au prix moyen de $11 la tonne, en 1919-20, 32,646.81 tonnes au prix de livraison, de $327,941.65, en 1920-21, 52,279.58 tonnes au prix de livraison de $821,748.55 ou au prix moyen de $15.71 par tonne. En d'autres termes, si le département des Travaux publics a importé en chiffres ronds 29,000 tonnes de charbon américain en 1918-19 au prix de $319,000 ou au prix moyen de $11 par tonne, ce tonnage a augmenté pour l'année terminée le 31 mars 1921 à plus de 52,000 tonnes ou presque le double de la quantité, au prix d'environ $822,000 ou presque le triple du prix en 1918-19.

Le chef de l'opposition a parlé ce soir de charbon canadien qu'on employait dans les édifices publics à Ottawa. On a dû en utiliser très peu parce que sous son administration et celle de son prédécesseur le montant du charbon importé des Etats-Unis pour l'usage des édifices publics, s'est élevé en trois ans de 28,000 tonnes environ à 52,000 tonnes environ par an. Est-ce l'intention du ministre actuel des Travaux publics d'abandonner l'usage du charbon américain pour les édifices publics quand on peut se procurer du charbon canadien à un prix raisonnable?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quand on a fait cela en 1920-21, les compagnies canadiennes n'étaient pas en état de fournir du charbon. N'a-t-on pas acheté du charbon canadien l'an dernier pour les édifices publics?

L'hon J. H. KING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Assurément on en a acheté et dans quelle proportion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour répondre à l'honorable député de Cumberland, je lui dirai que la date à laquelle il s'est arrêté était celle où il y avait partout un marché suffisant pour le charbon canadien. A Ottawa, on a adopté le système—je ne peux pas donner la date exacte, mais certainement, tout le temps que j'ai été premier ministre et même auparavant—d'acheter du charbon au Canada plutôt qu'aux Etats-Unis parce que les prix étaient si identiques que nous pouvions le faire. J'avais donc raison de parler comme je l'ai fait. Le temps est venu où le marché d'outre-mer ne demandait plus de charbon, et qu'a fait le gouvernement précédent? Nous avons insisté auprès des compagnies de chemins de fer pour leur faire acheter du charbon canadien afin de garder les hommes à l'ouvrage. Elles résistèrent naturellement parce que le prix était élevé, mais nous avons aidé les compagnies et payé la différence de prix à même le trésor du Canada pour donner du travail aux hommes autant que nous le pouvions dans la période difficile. C'est ce qu'a fait le dernier gouvernement et j'estime qu'il a eu raison. Bien plus, je le referais encore. Je crois que nous devrions employer le charbon canadien. Il y a une limite naturellement. Vous ne pouvez pas acheter beaucoup plus haut que le prix du marché auquel vous pourriez vous procurer du charbon ailleurs, mais nous pouvons faire quelque chose pour développer le charbon que nous produisons dans notre pays.

M LOGAN: L'argument du très honorable député serait très bon si les faits étaient exacts, mais il ne connaît peut-être pas autant le commerce du charbon que nous qui sommes de la Nouvelle-Ecosse. Je peux lui dire que lorsqu'il a acheté 52,000 tonnes de charbon en 1920-21, en comparaison des 28,000 tonnes de 1918-1919, le prix était très élevé sur le marché de la Nouvelle-Ecosse et les mineurs de la Nouvelle-Ecosse se promenaient dans les rues.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'était pas l'an dernier.

M. LOGAN: Les prix ont baissé sur le marché du charbon en 1919 après l'armistice et en 1920-21, le charbon était très rare sur le marché de la Nouvelle-Ecosse et nos mineurs ne pouvaient pas avoir d'ouvrage. Il est difficile d'expliquer pourquoi cette année la quantité de charbon importé des Etats-Unis a été presque le double de celle importé trois ans auparavant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas trop le bénéfice que peut produire toute cette discussion à moins d'être en possession des faits réels. Le Gouvernement devrait avoir ces chiffres sous la main. J'ai demandé au ministre quelles sont respectivement les quantités de charbon canadien et de houille américaine que le Gouvernement a utilisées ici à Ottawa, au cours du dernier exercice?

M. LOGAN: Les chiffres que j'ai cités sont extraits d'un état qui a été déposé ici; personne ne peut donc mettre en doute leur exactitude.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a cité les chiffres pour l'exercice 1920-1921. Quels sont les chiffres pour l'année dernière?

M. LOGAN: Ce fut pendant l'exercice 1920-1921 que les commandes ont fait défaut aux houillères de la Nouvelle-Ecosse. Tout autant que l'ex-ministre des Finances, je suis désireux d'entendre la réponse que donnera le ministre des Travaux publics. L'ex-ministre des Finances a plutôt laissé entendre que cette question n'est guère importante.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je demande à invoquer le règlement, monsieur le président. Je n'ai jamais dit cela. Je pense au contraire que la question est très importante et qu'il est nécessaire d'obtenir les chiffres en question.

M. LOGAN: La somme en jeu n'est peut-être pas considérable; il s'agit toutefois d'un principe très important. Nous voilà arrivés à une époque où, dans mon humble opinion, il est absolument nécessaire d'inaugurer une politique essentiellement canadien. Il est temps que le gouvernement du Canada se fasse une règle stricte d'acheter du charbon extrait de nos mines tant pour chauffer nos édifices publics que pour fournir la force motrice à nos chemins de fer. Jetez un coup d'œil sur l'item en discussion. Le gouvernement canadien, au cours de l'exercice finissant au 31 mars 1921, a achetée $800,000 de houille américaine pour les édifices publics. Mes honorables collègues pensent-ils que les Etats-Unis consentiraient à acheter du charbon canadien pour le chauffage de leurs édifices publics? A Washington, on préférerait se chauffer au bois plutôt que d'employer du charbon canadien.

Il est nécessaire à l'heure qu'il est de développer le sentiment canadien au pays et de témoigner plus d'attachement à nos industries domestiques. Nous préconisons, et avec raison, la doctrine d'acheter des marchandises de production canadienne, lorsque trop souvent hélas nous oublions d'acheter la houille extraite de nos mines. Le charbon constitue l'une des richesses naturelles du Canada. De l'exploitation de nos riches houillères dépendent largement les revenus des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Cependant, que constatons-nous? Même dans quelques villes des Provinces maritimes, les gens achètent et brûlent de grandes quantités de houille américaine et souventefois ce sont ceux qui crient le plus fort: "Achetons des marchandises fabriquées au Canada." Cette question est de la plus haute importance à mon humble avis, quoiqu'il s'agisse peut-être d'une somme de quelques centaines de milliers de dollars. En revanche, le principe en jeu, à savoir que la population canadienne devrait encourager nos industries domestiques et surtout celles qui ont rapport à l'exploitation de nos ressources naturelles, revêt une importance suprême à mes yeux. Dernièrement, le Gouvernement a déposé un état donnant les quantités de charbon américain consommé sur nos chemins de fer, en réponse à une question de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). La réponse fut: "Environ un million de tonnes par année." Mes honorables collègues se rendent-ils compte que dans la province de la Nouvelle-Ecosse à l'heure qu'il est—et j'imagine que la situation doit être la même dans l'ouest canadien—les deux tiers de nos houillères sont inexploitées; les mineurs canadiens arpentent les rues des villes à la recherche d'un travail quelconque tandis que le gouvernement canadien achète chaque année un million de tonnes de houille américaine afin de fournir la force motrice à nos chemins de fer? D'après cet état, au cours de l'exercice finissant au 31 mars 1921, nous avons dépensé un million de dollars pour le chauffage de nos édifices publics. Cette politique va à l'encontre de l'esprit canadien et elle retarde le développement du pays, surtout de cette région des Provinces maritimes dont la prospérité dépend en grande partie de l'exploitation profitable de nos houillères.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'approuve entièrement le principe qu'a énoncé mon honorable ami de Cumberland (M. Logan). L'ancien gouvernement est allé pour ainsi dire jusqu'à accorder des primes pour encourager la production de la houille canadienne; cependant, cette politique a été sévèrement critiquée ici même. Mon honorable ami toutefois a fait une assertion qui m'a fort étonné. Il affirme que même dans les Provinces maritimes, les gens brûlent de la houille américaine. Si l'allégation de mon honorable ami est exacte, à savoir que des institutions publiques brûlent du charbon américain de préférence à la houille canadienne qu'elles pourraient se procurer si facilement, le moins que puisse faire l'honorable député c'est d'exposer les faits devant le Parlement. Qu'il nous dise quelles sont ces institutions et où sont-elles situées, car franchement c'est là une affirmation qui me renverse.

M. LOGAN: L'honorable député s'est peut-être mépris sur le sens de mes paroles. Je n'ai jamais dit que le gouvernement canadien achète du charbon américain pour l'usage des édifices publics dans les Provinces maritimes. J'ai affirmé que des gens, de chez nous, qui préconisent fortement la doctrine "d'acheter des marchandises fabriquées au Canada", utilisent du combustible américain pour le chauffage de leurs demeures.

J'ai été excessivement surpris, il n'y a pas longtemps, de voir un journal d'Halifax féliciter les commissaires d'école d'avoir acheté une grande quantité de charbon et d'apprendre ensuite que le charbon qu'on brûlait dans cette ville était du charbon américain, alors que l'extraction de la houille constitue la principale industrie de cette province. Pour le charbon comme pour beaucoup d'autres produits indigènes, ce qu'il faudrait chez nous, c'est un peu plus de patriotisme et autant d'encouragement que possible pour nos industries canadiennes. Il peut y avoir des cas où il serait trop onéreux de faire venir le charbon de la Nouvelle-Ecosse, disons par exemple le centre du Canada. C'est différent; mais pour toute la région située à l'est du lac Supérieur, le gouvernement fédéral ne devrait employer sur ses chemins de fer et dans ses bâtiments que du charbon extrait des mines canadiennes par les mineurs canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai qu'un mot à ajouter et ce ne sera pas pour critiquer l'honorable député. J'admets, sans aller plus loin—je ne peux pas me renseigner—que je ne me rends pas compte exactement de la raison d'être de cette augmentation. Il peut y avoir un motif. Peut-être a-t-on eu besoin d'une plus grande quantité d'anthracite, charbon qu'on ne trouve pas dans les Provinces maritimes, ou peut-être a-t-on pour une raison quelconque, consumé plus de charbon que d'habitude dans les régions où il est impossible de se procurer du charbon des Provinces maritimes. Je tiens à faire bien comprendre à l'honorable député de Cumberland (M. Logan) que l'ancien gouvernement a été aussi loin qu'il a pu. Je sais qu'on peut aller trop loin, mais ce ne fut pas notre cas. Il y a des députés qui nous reprochent de ne pas avoir fait assez. Nous avons fait tellement que nous avons été jusqu'à payer une prime pour avoir du charbon canadien. Je ne peux pas citer les chiffres exacts, mais le ministre des Finances est là pour me corriger si je fais erreur. Nous avons dépensé des centaines de milliers de dollars pour procurer du travail aux ouvriers des Provinces maritimes. Nous avons encouru pour cela les critiques de l'opposition et nous avons dû nous défendre. Toutefois je connais assez bien l'honorable député de Cumberland (M. Logan), pour savoir que la situation des partis ne l'aurait pas empêché d'exprimer sa pensée.

M. McBRIDE: J'approuve absolument les sentiments exprimés par mes honorables collègues, mais ils n'ont pas tout dit. Ils devraient réclamer l'imposition d'un droit de douane sur l'huile combustible, ce qui permettrait à nos mines canadiennes d'employer nos mineurs d'une façon plus régulière.

M. RYCKMAN: J'ai entendu avec plaisir le plaidoyer qu'a fait l'honorable député de Cumberland en faveur des produits canadiens. Toutefois, avant d'aborder ce sujet, on avait posé une question à laquelle on n'a pas encore répondu d'une façon distincte. Il s'agit de la comparaison faite entre le chauffage des édifices publics à Ottawa et celui des édifices publics ailleurs dans le Dominion. Avant que la réponse ne fût donnée, on a posé une autre question et nous n'avons pas encore eu l'explication de cette différence. Il semble y avoir une diminution de $155,000 pour le chauffage des édifices publics à Ottawa y compris les salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, c'est-à-dire $385,000 au lieu de $540,000 l'an dernier. Je suppose qu'il n'y a pas eu une grande diminution dans les salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens. Puis, nous avons

l'article relatif au chauffage des édifices publics du Dominion.

L'an dernier on a voté $450,000; cette année on demande $420,000 ce qui fait une différence de $30,000 seulement. Le ministre peut-il nous donner des explications à ce sujet?

L'hon. MACKENZIE KING: La diminution des dépenses pour les édifices publics à Ottawa est due principalement à une réduction assez sensible du prix du charbon. En 1921-1922 les prévisions étaient de 13,500 tonnes de charbon bitumineux à $15.00 la tonne et 11,400 tonnes d'anthracite à $17.00 la tonne, faisant un total d'environ $379,000. Les prévisions de 1922-1923 sont de 25,890 tonnes de charbon de différentes sortes au prix de $230,000, soit une augmentation de 990 tonnes et une diminution dans le prix d'environ $148,000. Il y a aussi une assez forte réduction de $18,800 pour le bois. Depuis deux ans, dans l'incertitude de se procurer suffisamment du charbon, on avait acheté une grosse quantité de bois de chauffage; mais maintenant que les conditions sont devenues plus stables, nous n'aurons besoin pour l'année prochaine qu'une provision de menu bois. En plus de ces deux articles, il y a aussi une réduction de $3,072 dans les dépenses casuelles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre ne nous a pas encore dit pourquoi il ne peut pas faire les mêmes économies partout où il achète du charbon.

M. RYCKMAN: Je ferai remarquer au ministre que d'un côté on a un crédit de $540,000 qui est diminué de $155,000 et de l'autre un crédit de $450,000 qui n'est réduit que de $30,000.

Sa déclaration n'a pas éclairci ce point, du moins, à mes yeux. En un mot, comment se fait-il que nous puissions épargner cent cinquante-cinq mille dollars sur cinq cent quarante mille, et n'épargner que trente mille dollars sur quatre cent cinquante mille?

L'hon. J. H. KING: Il me semble que l'explication donnée au sujet de la somme à débourser pour les édifices d'Ottawa sera satisfaisante. Quant au crédit de $4,000,000 pour le service extérieur, j'ai cité les inscriptions qui forment cette somme et la quantité nécessaire, à savoir: trente-cinq mille cinq cents tonnes. Les employés du département, j'imagine, doivent connaître assez bien le nombre de tonnes dont on a besoin. Cet article est nécessaire tous les ans et la quantité n'en doit pas varier beaucoup d'une année à l'autre.

[M. Ryckman.]

M. RYCKMAN: Cette remarque n'est pas explicative, car elle s'applique dans les deux cas.

L'hon. J. H. KING: Ce crédit provient en grande partie de ce qu'on s'est servi de houille bitumineuse là où l'on employait auparavant de l'anthracite. Ce changement nécessitera l'achat d'un bien plus grand nombre de tonnes que l'année dernière, mais le prix sera bien moindre. En 1920-21, la quantité a été de 31,216 tonnes; en 1921-22, de 35,000 tonnes, presque la même quantité que nous demandons cette année, savoir, 35,000 tonnes.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre perd entièrement de vue ce que nous voulons savoir; c'est-à-dire, comment il se fait que, cette année, il en coûte tout autant que l'an dernier pour acheter le charbon qu'il faut hors d'Ottawa. Personne n'ignore combien le prix en a baissé. Le ministre a fait voir à quel point il est tombé à Ottawa.

L'hon. J. H. KING: En 1920-21, le charbon coûtait treize dollars; en 1921-22, il s'est vendu $9.55, et d'après les présentes indications, je ne pense pas que le prix en soit beaucoup plus bas cette année. Nous calculons que le charbon coûtera $9.55.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre le met au même prix, bien qu'il y ait une différence à Ottawa. Lorsque le charbon coûte moins cher ici, pourquoi le ministre ne peut-il pas l'obtenir aux mêmes conditions ailleurs. La différence véritable n'est-elle pas que, l'an dernier, le ministre a exigé qu'on se servît de charbon de la Nouvelle-Ecosse, qu'il a obtenu à un prix convenable? Je me demande si le sous-ministre, ne pourrait pas dire au ministre s'il est vrai que, l'an dernier, nous avons brûlé du charbon de la Nouvelle-Ecosse, que nous l'avons eu à meilleur marché et qu'on peut encore s'en procurer, cette année. Cela n'est-il pas vrai?

L'hon. J. H. KING: C'est vrai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ne pouvons-nous pas avoir ce charbon?

L'hon. J. H. KING: L'an dernier, nous avions un crédit de $540,000 pour le chauffage des édifices publics d'Ottawa. Cette année, nous demandons $385,000, somme qui est votée, je crois. Il y a une comparaison entre les dépenses des deux services, extérieur et intérieur. J'ai donné les renseignements tels que je les

ai sous la main. La diminution est surtout causée par la baisse du prix du charbon. L'année dernière, la houille bitumineuse coûtait quinze dollars la tonne, et l'anthracite, dix-sept dollars, la tonne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il importe peu que nous l'ayons ou que nous ne l'ayons pas, si le ministre donne sa parole. Continuera-t-il à acheter du charbon de la Nouvelle-Ecosse pour les édifices publics, cette année?

L'hon. J. H. KING: La conduite du dernier gouvernement dans les achats de charbon n'offre rien de bien merveilleux. Au sujet de l'emploi du charbon canadien dans les édifices publics de tout le Canada, je puis laisser savoir à l'honorable député que l'intention du ministre est de se servir de ce charbon-là où il pourra le faire sans inconvénient. Il n'y a pas de charbonnages dans Ontario, et la question d'expédier du charbon dans cette province se présente. Mes honorables amis comprendront qu'elle sera, à n'en pas douter, résolue dans l'intérêt du pays.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas ce que je demande. Nous discutons relativement à Ottawa. De l'aveu du ministre, nous avons brûlé ici du charbon de la Nouvelle-Ecosse. A-t-il l'intention de redemander des soumissions aux marchands de la Nouvelle-Ecosse et de leur donner la commande l'an prochain? Le transport du charbon jusque dans Ontario ne présente aucune difficulté. Je ne m'informe qu'au sujet d'Ottawa.

M. LOGAN: Le ministre m'apprendra-t-il combien de charbon on a brûlé dans les édifices publics d'Ottawa, l'an dernier?

M. BOYS: Puis-je poser au député de Cumberland (M. Logan) une question touchant l'achat aux Etats-Unis, en 1920-21, de charbon jusqu'à concurrence de $800,000, comme il l'a dit? Quelle espèce de charbon était-ce, de la houille bitumineuse ou de l'anthracite, et aurait-on pu l'acheter au Canada?

M. LOGAN: Je veux obtenir une réponse à la question que j'ai posée au ministre.

M. BOYS: Le ministre cherche le renseignement et j'ai cru qu'entre temps je pourrais faire cette question.

M. LOGAN: Le relevé déposé à ma demande n'indique pas combien de houille bitumineuse ou d'anthracite s'est importé au Canada. J'affirme qu'il n'est pas nécessaire que nous fassions venir du charbon américain pour les édifices publics et les voies ferrées de l'Etat à l'est du lac Supérieur. En effet, nous pouvons acheter en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick de la houille bitumineuse qui peut être employée au chauffage de tous les calorifères. Celui que le dernier gouvernement a acheté pour les édifices publics a été pris au Nouveau-Brunswick, non pas dans la Nouvelle-Ecosse. Cela soit dit en passant. A l'heure actuelle, on peut acheter du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, et le livrer aux chemins de fer de l'Etat au prix de cinq dollars et demi, la tonne. Les voies ferrées qui traversent la province d'Ontario appartiennent à l'Etat et si celui-ci voulait transporter au prix coûtant le charbon de ma province, il pourrait le livrer au pied du lac Supérieur et soutenir la concurrence américaine en matière de prix. Cependant, il ne le peut pas s'il exige les prix réguliers du transport du charbon. Il y a quelques années, le gouvernement canadien voiturait ce charbon jusqu'à Montréal pour $1.60, la tonne. Il a porté le prix à $3.80. Nous soutenons que ce prix est excessif; cependant, le Gouvernement n'a jamais laissé entendre qu'il représente vraiment les frais de transport, et j'affirme, contrairement à l'idée émise par le ministre, que ce ministère n'a pas besoin d'acheter du charbon des Etats-Unis pour s'en servir dans Ontario, s'il veut bien s'en procurer en Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick et n'exiger que le coût réel du transport. Il peut aujourd'hui acheter en Nouvelle-Ecosse un million de tonnes de charbon livré aux chemins de fer de l'Etat au prix de $5.50, la tonne, et ce serait du bon charbon.

M. BOYS: Je ne trouve pas à redire un seul instant à l'achat du charbon dans les Provinces maritimes; c'est tout le contraire. Pourtant, afin de se former une opinion éclairée touchant les reproches de l'honorable député (M. Logan), au sujet des $800,000 dépensés pour du charbon aux Etats-Unis, il faut savoir si c'est de la houille bitumineuse ou de l'anthracite. Dans le premier cas, les reproches pourraient être fondés. Au contraire, si c'était de l'anthracite, il n'y avait pas lieu de critiquer. Et la même remarque s'applique à la discussion de quelques autres crédits.

M. LOGAN: J'affirme qu'il n'est pas nécessaire d'acheter de l'anthracite pour les édifices publics, et voilà pourquoi je veux que le ministre me dise combien d'anthracite a été acheté l'an dernier pour le chauffage des édifices publics d'Ottawa.

L'hon. J. H. KING: J'ai le renseignement. On en a acheté cent soixante-trois tonnes.

M. HANSON: J'apprends que le dernier gouvernement a adjugé à une compagnie de ma circonscription la fourniture de tout le charbon dont se servent les édifices publics de cette ville, et je crois savoir que le prix convenu est plus bas que celui qu'a mentionné le député de Cumberland (M. Logan). Si je ne me trompe, aux termes du marché passé par le dernier gouvernement pour le chauffage des édifices publics d'Ottawa, le charbon mis dans les wagons de chemins de fer du Nouveau-Brunswick ne coûte pas plus de cinq dollars et quart.

Je suis aise que le ministre se trace la ligne de conduite qu'il nous a fait connaître. Elle serait très avantageuse pour le district que je représente et, par ricochet, pour celui dont il est originaire. Je ne conçois pas la nécessité d'acheter de l'anthracite, car dans les provinces d'en bas, on cesse complètement l'emploi de ce charbon dans les grands édifices publics.

M. MARTELL: Je me demande si mon honorable ami de Cumberland veut dire que les chemins de fer devraient transporter le charbon à destination qui favoriseraient les exploitants des houillères.

M. LOGAN: Tout le charbon que l'Etat achète pour son usage des exploitants de la Nouvelle-Ecosse devrait être transporté au prix coûtant. Cela ne favoriserait pas les exploitants.

M. MARTELL: Il y a une quinzaine j'ai reçu des dépêches de citoyens de ma circonscription qui se plaignaient de ce que du charbon américain se vendait dans la ville de Windsor à quatre dollars de moins, la tonne, que le charbon canadien extrait en Nouvelle-Ecosse.

Nos chemins de fer doivent être exploités d'après un principe d'affaires, et si vous faites des faveurs aux compagnies houillères du Canada, le public sera grevé en conséquence. La houille n'a pas droit à plus de considération qu'aucun autre produit du pays. J'ai répondu à mes commettants que l'objet était d'obtenir le charbon à aussi bon marché que possible et non aux frais des consommateurs en général, et qu'ils devaient s'en tirer comme ils pourraient. Je suis très heureux qu'ils aient pu se procurer la houille à $8 et $9 au lieu de $15, comme dans les années passées.

Le conseil que je donne au Gouvernement est d'acheter où il peut et à aussi bon marché que possible. Alors, le ministre des Chemins de fer pourra administrer notre réseau national d'après un principe d'affaires. Si les chemins de fer font des concessions spéciales aux compagnies houillères, leur déficit sera d'autant plus considérable, et, je le répète, il serait de bonne politique pour le ministère d'acheter son charbon là où il peut le payer le moins cher.

M HANSON: Mon collègue devrait bien aller prêcher cette doctrine à Pictou, Springhill, et autres endroits voisins, durant les campagnes électorales.

M. MARTELL: Je le ferais sans crainte.

M. HANSON: Je suis sûr que vous n'en auriez pas le courage.

M. MARTELL: J'ai le courage de toutes mes opinions, et si vous venez dans ma circonscription déclarer qu'il faut faire des concessions aux compagnies houillères aux dépens des consommateurs, je me porterai candidat contre vous. Je me présenterais même dans le château fort d'York contre mon honorable ami.

M. HANSON: Personne ne demande d'accorder des faveurs spéciales aux compagnies houillères qui vendent leur produit au public. Mais l'honorable député de Cumberland (M. Logan) prétend que le Gouvernement ne devrait pas se procurer son charbon pour les édifices publics en faisant des profits, et il a raison.

M. MARTELL: Le Gouvernement devrait imiter les hommes d'affaires; il ne faut pas que les chemins de fer soient le jouet du premier venu. Ils sont un service public et, pour aucune raison, les contribuables ne doivent être obligés de faire des dépenses inexcusables. Encore une fois, achetons notre houille à aussi bon marché que possible, de quelque endroit que ce soit.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis certain que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) doit être étonné de constater la quantité énorme d'anthracite—163 tonnes—que l'ancien gouvernement a importé à Ottawa. Bien entendu, c'est insignifiant. Cela s'explique. L'ancien ministère désirait sincèrement garder notre houille et notre argent au pays. Entre autres, nous avons voulu changer l'outillage de nos fournaises pour consumer du charbon bitumineux, en aidant de cette façon à notre industrie houillère et à nos sans-travail. Naturellement, les règlements municipaux nous causent parfois beaucoup d'ennuis, mais j'ose dire que nous finirons par utiliser une plus grande quantité encore de notre houille. Le ministre nous dira peut-être combien on a

consumé de charbon des Provinces maritimes à Ottawa.

L'hon. J. H. KING: Nous avons brûlé 23,745 tonnes de charbon bitumineux des Provinces maritimes.

M. LOGAN: Combien a-t-on consumé de charbon en tout?

L'hon. J. H. KING: 25,607 tonnes.

M. LOGAN: Où les 2,000 tonnes ont-elles été achetées?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: 1,300 tonnes seulement.

M. HANSON: A-t-on demandé des soumissions?

L'hon. J. H. KING: Oui. Voici ce que l'on a consumé l'an dernier: 23,745 tonnes de houille bitumineuse; 163 tonnes d'anthracite; 1,530 tonnes de coke; 169 tonnes de tourbe; en tout, 25,607 tonnes de combustible.

(Le crédit est adopté.)

Eclairage, $195,000.

M. LUCAS: Comment expliquer l'augmentation de $15,000 pour l'éclairage?

L'hon J. H. KING: Sur cette augmentation, il a fallu prendre $12,500 pour des lampes dans tous les édifices du département de la Milice et de la Défense.

(Le crédit est adopté.)

Loyers, $1,250,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi cette augmentation des loyers dans un temps où nous sommes censés retrancher des services et destituer des employés?

L'hon. J. H. KING: L'augmentation de $120,000 comprend des loyers pour le ministère de la Milice s'élevant à $185,000. Ils ont été inclus à la demande du ministère de la Milice et de la Défense.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce à dire que le ministère des Travaux publics défraye actuellement une partie des dépenses de la Milice et de la Défense?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Jusqu'à quel montant contribue-t-on aux dépenses du ministère de la Milice?

L'hon. J. H. KING: Jusqu'à concurrence de $185,000.

M. MARTELL: Le Gouvernement avait-il loué ces édifices avant le mois de décembre écoulé?

L'hon. J. H. KING: Ils avaient été loués par le ministère de la Milice.

(Le crédit est adopté.)

Havres et rivières — Nouvelle-Ecosse — Baddeck — réparations au quai, $3,500.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, c'est vendredi soir, et si j'en juge par les banquettes désertes des deux côtés, je pense que la plupart des députés sont allés prendre leurs trains. Je suppose que la députation en général ne croyait pas que l'opposition se montrerait aussi d'accommodement avec le ministre des Travaux publics en lui consentant tant de crédits en si peu de temps. Etant donné le travail fait et les nombreuses absences, je demanderai l'ajournement de la Chambre.

M. LOGAN: L'ex-ministre des Finances désire-t-il que nous différions l'étude des prévisions budgétaires concernant la Nouvelle-Ecosse jusqu'à ce que quelques représentants de cette province reviennent?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas du tout.

M. LOGAN: Vous auriez à les attendre une dizaine d'années.

L'hon MACKENZIE KING: Continuons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voyons alors ce que l'on fera à Baddeck. Quelles réparations doit-on faire au quai, à cet endroit?

L'hon. J. H. KING: Nous avons besoin de ce crédit pour renouveller le pont du quai qui est en très mauvais état et dangereux.

M. HANSON: Où est Baddeck?

L'hon. J. H. KING: En bas, dans la Nouvelle-Ecosse.

M. HANSON: Quelle est la difficulté là-bas.

L'hon. D. D. McKENZIE: Je me ferai grand plaisir de renseigner mes honorables amis de l'opposition officielle, et de leur dire où est situé Baddeck. Baddeck occupe une place éminente dans la littérature du pays, et il faut que ceux qui n'en n'ont jamais entendu parler aient regrettablement négligé leur instruction. L'ex-ministre des Finances n'a pas à s'inquiéter de chercher à savoir pourquoi l'un ou l'autre des travaux publics de la Nouvelle-Ecosse nécessite des réparations; la simple raison en est que, pendant les dix années que lui et son parti étaient au pouvoir, ils ont laissé tomber ces travaux en ruines, en sorte qu'aujourd'hui, il nous faut les réparer convenablement

Nous faisons de notre mieux, avec ce qui reste d'argent dans le trésor public, afin de réparer leur négligence. Le quai de Baddeck est un très bon quai; il fait pratiquement partie du réseau de l'Intercolonial. L'une des gares de l'Intercolonial est située à un endroit appelé Iona; un excellent bateau passeur fait le traversée entre Iona et Baddeck. Ce quai a été négligé, et il a maitenant grandement besoin de réparations.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce un quai où touchent des bateaux subventionnés?

L'hon. M. McKENZIE: Oui, plusieurs bateaux subventionnés arrêtent à ce quai. Le vapeur *Marion* qui fait le trajet entre la ville de Sydney et Whycocomagh, arrête ici; il y a aussi un vapeur subventionné, un nouveau bateau, appelé le *Bras d'Or*, qui arrête à Baddeck. D'autres bateaux qui viennent de Halifax et passent par le canal Saint-Pierre arrêtent parfois à ce quai. C'est le seul quai à Baddeck où ils puissent accoster.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avec ce renseignement très clair de la part de mon honorable ami, je ne m'oppose plus à ce crédit.

(Le crédit est adopté.)

Grand Bras-d'Or — réparations au quai, $1,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable solliciteur général voudrait-il nous éclairer au sujet de ce crédit?

L'hon. M. McKENZIE: C'est un autre quai public, et qui est à peu près dans le même but.

L'honorable ancien ministre a visité Bras-d'Or, il n'y a pas très longtemps et il a peut-être traversé les lacs; il connaît la route du vapeur *Marion* de Sydney à Wycocomah, un parcours d'environ 80 milles. Il n'y a pas de voie ferrée dans cette région et ce bateau fait escale aux quais comme les trains arrêtent aux stations.

(Le crédit est adopté.)

Cow Bay (Port-Morien) — réparations au brise-lames, $4,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Que se propose-t-on de faire?

L'hon. J. H. KING: De renouveler l'encoffrement de l'extrémité du brise-lames, qui a été emporté par les eaux. La longueur moyenne de l'ouvrage requis est 125 pieds et la largeur moyenne, 40 pieds.

(Le crédit est adopté.)

[L'hon. D. D. McKenzie.]

Digby — réparations à la jetée, $5,000.

M. HANSON: Que se propose-t-on de faire, à Digby? Le Gouvernement y a une jetée considérable; j'ignorais qu'il fût nécessaire de la réparer.

L'hon. J. H. KING: On a besoin de ce montant pour réparer et renouveler le plancher et les dépenses, chaque année, vu que le temps et l'usage les détériorent et les rendent dangereux.

M. HANSON: Se propose-t-on de dépenser tout le crédit?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Inverness—réparations au quai, $11,300.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ce crédit?

L'hon. J. H. KING: L'ouvrage projeté consistera en travaux de réparation exécuté au quai de l'ouest. Il faut réparer l'encoffrement, parce que l'extrémité du brise-lames de l'est a été détruit en partie, sur une longueur de 210 et une largeur de 18 pieds, 35 pieds ayant été endommagés sur une hauteur de un pied à 5 pieds, 105 pieds ont été totalement détruits, et 30 pieds endommagés sur une hauteur de 3 pieds. Le montant requis pour cet ouvrage est $2,650. Il y a 335 pieds de pilotis serrés en face du chenal, $2,285; la construction d'un mur de revêtement de 300 pieds de long, $965; réparations aux pilotis, revêtement en fascines et pierre, $5,356.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce une localité où les éléments détruisent fréquemment ces constructions?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Y a-t-il un chemin de fer à cet endroit?

M. CHISHOLM: Je puis peut-être fournir à mon honorable ami le renseignement qu'il désire. Ce quai est au terminus du chemin de fer Inverness. Il y a quelques années, on commença cette entreprise; on y dépensa plus de $200,000 dans un effort pour le parachever. Au cours des dix dernières années on y a dépensé annuellement peu d'argent, mais chaque automne, les tempêtes emportaient tous les travaux faits, parce qu'on en avait commencé l'exécution trop tard dans la saison. Ce crédit servira à réparer quelques-uns des dégâts faits l'automne dernier. Quand ces travaux seront terminés et qu'on aura fait le dragage nécessaire, nous aurons un très beau port, à cet endroit, un port d'une profondeur suffisante pour aider l'industrie de la pêche,

dans cette localité. Ce sont surtout les pêcheurs qui en bénéficieront.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'après ce que le ministre dit, les éléments ne cessent de détruire ces travaux. Le quai se trouve-t-il mal situé ou est-il placé de telle façon qu'il est inutilement exposé aux éléments?

M. CHISHOLM: Depuis dix ans, on n'a jamais fait les travaux en temps propice. En 1910-11, on a fait beaucoup d'améliorations, mais depuis l'on n'a réparé qu'à moitié et toujours à une saison où il était impossible de faire quelque chose de résistable. Chaque année de ce laps de temps, j'ai, en Chambre, fait observer au ministre qu'il était inutile de dépenser de l'argent à cet endroit, durant l'automne, je dis la même chose au ministre que nous avons aujourd'hui. S'il se propose de compléter ces travaux, le seul temps de l'année pour le faire, c'est au commencement de la saison, car autrement, l'ouvrage sera emporté.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce montant suffira-t-il pour compléter l'ouvrage?

M. CHISHOLM: Il complétera ce qui a été commencé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dois-je comprendre que lorsque cet argent sera dépensé, nous n'entendront plus parler d'Inverness?

M. CHISHOLM: Il y a les réparations annuelles.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne parle pas de réparations annuelles, à moins que vos quais ne soient emportés tous les ans, chaque année, ce qui apparemment arrive dans un grand nombre de ces petits ports. Ce crédit de $11,300 suffira-t-il à compléter les travaux ainsi que projetés?

L'hon. J. H. KING: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Joggins, réparations du brise-lames, $1,200.

M. HANSON: Y a-t-il un brise-lames à Joggins, tout là-bas à l'entrée de la Baie de Fundy? Je ne peux pas comprendre comment on ait besoin d'un brise-lames là-bas. Ce n'est pas dans l'Atlantique, et c'est à peine dans la Baie de Fundy. Si je me rappelle bien, c'est dans une rivière toute sale.

L'hon. J. H. KING: Le brise-lames qui est à cet endroit sert à protéger le quai de la Maritime Power, Coal Company. Les chalutiers et les vapeurs côtiers qui font le service entre Saint-Jean et les autres ports de la Baie de Fundy chargent et déchargent des denrées et marchandises à cet endroit. C'est un quai d'utilité générale.

M. HANSON: Cela paraît être un brise-lames fait pour aider la Maritime Power Railway Company. Quand a-t-il été construit et quels sont les bateaux faisant le service entre Saint-Jean et Joggins? Personnellement, je ne pense pas qu'il y en ait un seul.

M. LOGAN: Je connais assez bien la localité. Ce brise-lames est moitié brise-lames, moitié quai. Il existe depuis 25 ans.

L'hon. J. H. KING: Depuis 1879.

M. LOGAN: Comme d'habitude, je suis en deçà de la vérité. Il se fait un commerce très important entre Joggins et la ville de Saint-Jean. Toutes les marchandises destinées à cette partie du comté de Cumberland sont expédiées de Saint-Jean par voie d'eau jusqu'à Joggins. On s'en sert depuis nombre d'années et je dirai en passant que ce brise-lames sert à protéger le petit port qui se trouve en face du chantier de la compagnie de charbon. Le quai sert à tout le monde et cela depuis 43 ans, alors que l'honorable député de York-Sunbury n'était peut-être pas encore au monde.

M. HANSON: Y a-t-il un vapeur faisant le service entre Joggins et Saint-Jean?

M. LOGAN: Il y a un vapeur qui descend la Petitcodiac, fait escale à Joggins pour se rendre ensuite à Saint-Jean. Il y a aussi une grosse circulation de goélettes. Pendant l'été on voit toujours à l'abri du brise-lames cinq ou six goélettes qui font le service côtier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a-t-il le rapport de l'ingénieur indiquant le trafic à cet endroit?

L'hon. J. H. KING: J'ai communiqué tous les renseignements que je possédais à ce sujet. Les goélettes et les vapeurs côtiers naviguant entre Saint-Jean et les ports de la Baie de Fundy prennent et apportent des denrées et des marchandises à cet endroit. Les réparations sont urgentes. On charge tous les jours 870 tonnes de charbon.

M. HANSON: Pas une seule tonne de charbon ne part de ce quai.

L'hon. J. H. KING: C'est le renseignement qui nous a été donné par l'ingénieur du district.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Y a-t-il d'autre trafic que celui du charbon?

L'hon. J. H. KING: Je ne possède pas le renseignement.

M. HANSON: On n'a jamais chargé de charbon à cet endroit. Les réparations doivent être pour le quai de la Maritime Coal and Railway Company.

M. LOGAN: Ce brise-lames a été construit il y a 20 ans, c'est-à-dire avant que la Maritime Coal Company n'existe. On n'y charge point de charbon. C'est un quai pour les goélettes qui font le service de la côte. Mais il se trouve en face du propre quai de la compagnie en question. Il ne sert pas à la Maritime Coal Company, mais aux petites goélettes et aux bateaux à vapeur qui font escale à cet endroit; c'est aussi une commodité pour les deux mille habitants qui composent la ville de Joggins. Il aide à déservir une région assez vaste qui comprend de 10,000 à 15,000 habitants.

(L'article est adopté.)

Port de Margaree—réparations des brise-lames, $26,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le chiffre est élevé. Quelle en est la cause?

M. CHISHOLM: C'est un autre résultat de l'indifférence et de la folie de l'ancien gouvernement. Il y a trois ans, la tempête a fait de grands ravages. A cette époque, j'ai dit au ministre, de mon siège ici, que $800 suffiraient aux réparations, mais on a négligé de les faire. L'année suivante, $3,000 auraient suffi pour faire les travaux, mais on n'a pas dépensé un dollar et on a laissé la jetée tomber en ruines jusqu'au moment où il a fallu dépenser $26,000 pour la réparer. Je dirai même qu'il faudra dépenser quatre ou cinq mille dollars de plus.

Ce petit port est l'un des plus importants de la partie est de la Nouvelle-Ecosse. C'est le seul centre de transport pour une population de 10,000 âmes, environ. Une flotte considérable de petits navires quitte ce port et y entre et il y a maintenant un service de cabotiers à vapeur arrêtant à cet endroit cinq fois par semaine. Je ne pourrais citer le chiffre des importations et des exportations, mais je sais qu'elles sont assez considérables. Ce que je veux faire ressortir, non seulement comme critique à l'égard de l'ancien gouvernement, mais aussi pour éclairer le gouvernement actuel sur les travaux publics du littoral, c'est

que ces travaux devraient se faire de bonne heure cette saison. Sinon, nous aurons $40,000 à débourser l'an prochain, parce que reste de la jetée sera parti. C'est une ancienne construction antidatant la Confédération.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais à ce que le ministre nous donne les chiffres exacts. Il doit savoir quel est le commerce entrant et sortant.

L'hon. J. H. KING: C'est un port de pêche important et il sert aussi de centre commercial pour la région agricole environnante. Trois vapeurs subventionnés font escale à ce port et, comme la gare la plus rapprochée est à 20 milles, la plupart des marchandises sont transportées par eau. Le village a une population de 1,000 âmes.

(L'article est adopté.)

Réparations au quai de Port-Hood, $12,300.

M. HANSON: Donnez-nous des détails là-dessus.

L'hon. J. H. KING: C'est un ancien crédit de $3,000 que nous reouvrons afin de compléter des travaux exécutés par contrat par T. B. Morrison. Le travail consiste à couper, à 2 pieds et demi en dessous du niveau de la marée basse, toutes les parties abîmées du quai sur une longueur de 235 pieds et la reconstruction de cette partie avec des caissons chargés de pierres et en bois du pays, sur une largeur de 20 pieds et à 10 pieds au dessus de la marée basse, ou au niveau du sommet des parties adjacentes du quai. Le montant requis est de $2,800.

Le second article est pour la reconstruction de la tête de la jetée du brise-lames emportée par les tempêtes de janvier 1922 en sections de 50 pieds par 35 pieds et demi et de 40 pieds par 25 pieds. Il s'agit de reconstruire la partie externe du quai, en pilotis serrés et faits de bois créosoté, de renouveler une partie du sommet et de remplacer les charges de pierres dans plusieurs des caissons. Le montant exigé est de $9,800, ce qui fait un total de $12,300.

(L'article est adopté.)

Réparations au quai de Shelburne, $4,500.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que c'est que cela?

L'hon. J. H. KING: C'est pour renouveller le pont du quai et certains des garde-

fous. Je vais citer les quantités qui sont comme suit:

73 M.P. pieds M.P. à $30	$2,190 00
10½ M.P. pieds M.P. à $33	346 00
Ferrements et chevilles	375 00
Main-d'œuvre	1,450 00
Dépenses casuelles	138 50
Total	4,500 00

(L'article est adopté.)

Le comité fait rapport de l'état de la question.

(La séance est levée à onze heures et quart.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Le lundi 15 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

LOI DE FINANCES

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): A la séance précédente de la Chambre j'ai laissé entendre qu'il serait bon d'adopter, aujourd'hui, les rapports du comité des subsides, afin que nous puissions adopter une loi de finances surtout pour clore les comptes du dernier exercice financier. Je demanderais le consentement unanime de la Chambre pour procéder dans ce sens aujourd'hui, et, s'il n'y a pas d'opposition, je propose que nous passions aux mesures du Gouvernement.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Rien ne s'oppose à cette demande si ce n'est l'absence de l'ancien ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton). Cependant, je n'insisterai pas si mon objection doit causer un ennui sérieux au ministère. Sinon, je proposerai de renvoyer cette discussion à demain.

L'hon. M. FIELDING: Je consens volontiers à accepter la proposition du très honorable député. Je ne désire pas insister inutilement.

(La motion est réservée.)

RESSOURCES NATURELLES DES PROVINCES DU NORD-OUEST

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre) dépose sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, depuis le mois de juillet 1920, concernant le transfert des ressources naturelles.

—Je soumets toute la correspondance que j'ai pu trouver.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION À LA LOI DES ÉLECTIONS FÉDÉRALES

L'hon. D. D. McKENZIE (solliciteur général) demande à déposer un projet de loi (bill n° 92) modifiant la loi des élections fédérales.

—La Chambre se souvient que deux résolutions relatives à la modification de la loi des élections générales ont été proposées cette année et adoptées par la Chambre. Toutes deux concernent l'article 29 de la présente loi des élections. L'une d'elles vise tout particulièrement le retrait de l'incapacité légale de certaines femmes électrices, question qui a été longuement discutée en Chambre et que nos amis de la députation connaissent très bien. L'autre vise à la continuation du droit de suffrage à tout homme ou femme qui aurait changé de domicile ou résidence au cours des deux mois précédant une élection. Ce sont les deux principales questions mentionnées par ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

LE CONGÉ DU JOUR DE L'EMPIRE ET L'ASCENSION

L'hon. R. J. MANION: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, j'aimerais que le premier ministre (M. Mackenzie King) nous dise si l'on a pris une décision relativement aux fêtes de la semaine prochaine. La Chambre n'a pas l'habitude de siéger le 24 mai; puis, il y a un autre jour de fête le lendemain.

L'hon. M. BUREAU: La Chambre ne siège jamais le jour de l'Ascension.

L'hon. M. MANION: Le premier ministre voudrait-il nous dire quelle est l'intention du Gouvernement à ce sujet?

L'hon. MACKENZIE KING: Je propose que lorsque la Chambre s'ajournera, mardi prochain, le 23 courant, elle s'ajourne jusqu'au vendredi suivant. Mercredi et jeudi seront, tous deux, jours de congé.

M. ARTHURS: Pourquoi ne pas inclure vendredi aussi?

L'hon. MACKENZIE KING: Quant au vendredi, le Gouvernement tiendrait, je crois, à se conformer aux désirs de la Chambre.

Quelques DEPUTES: Pas vendredi, non.

L'hon. MACKENZIE KING: Il y a évidemment divergeance d'opinion sur la question.

LE COMMERCE DU GRAIN

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Il y a quelque temps, un de nos honorables amis appelait l'attention du ministre de la Justice (sir Lomer Gouin) sur une décision de la cour d'appel du Manitoba relativement à la question de juridiction fédérale concernant le commerce du grain. Cette décision est très importante et le ministre de la Justice nous a dit à ce moment qu'il voulait obtenir des renseignements quant à ses effets avant que le Gouvernement ne prenne une décision.

Il s'est écoulé depuis lors deux semaines, au moins. Si la décision a la portée qu'on lui prête, le Gouvernement et le Parlement doivent intervenir, si l'on ne veut pas que la surveillance complète du commerce du grain s'exerce dans les conditions les plus déplorables. Je signale de nouveau cette question au Gouvernement et malgré l'absence du ministre de la Justice, le solliciteur général ou le premier ministre sera, peut-être, en mesure de nous faire une déclaration à cet égard.

L'hon. MACKENZIE KING: Je demanderai au ministre de la Justice, dès son retour, de prendre note des observations que mon très honorable ami vient de faire.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé provenant du Sénat.

Bill (n° 86) (G2) tendant à faire droit à Edwin-Dixon Weir.

Bill (n° 87) (H2) tendant à faire droit à Henry James Bristol.

Bill (n° 88) (I2) tendant à faire droit à Florent Brys.

Bill (n° 89 (J2) tendant à faire droit à Catherine Rudd.

Bill (n° 90) (K2) tendant à faire droit à Norman-Edward Harris.

Bill (n° 91) (L2) tendant à faire droit à Marie-Amy Drury.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé provenant du Sénat.

Bill (n° 81) (C2) tendant à faire droit à Alexander-Frederick Naylor.

Bill (n° 82) (D2) tendant à faire droit à Margaret-Yallowley-Jones Conalty.

Bill (n° 83) (E2) tendant à faire droit à Télesphore-Joseph Morin.

Bill (n° 84) (F2) tendant à faire droit à Daisy-Mary Nicholson.

[L'hon. Mackenzie King.]

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA CANADIAN TRANSIT COMPANY

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 52), relatif à la Canadian Transit Company.

Sur l'article 2 (siège).

M. McBRIDE: La dernière fois que la Chambre a délibéré ce bill, je me suis opposé à cet article et j'ai demandé qu'on le référrât au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. J'estimais alors qu'on n'avait pas eu le temps de l'étudier dans la mesure qu'il réclamait. Je l'ai déjà dit, le mot " Canadienne " dans le nom de la compagnie tend à donner un certain prestige, et les journaux m'apprennent qu'une autre compagnie doit s'appeler la " German-Canadian Company ". Or, je crois que si cette compagnie désire profiter de l'avantage, quel qu'il soit, qu'on peut attacher à cette désignation spéciale, elle devrait avoir son bureau principal au Canada et être réellement canadienne. Je ne puis comprendre pourquoi elle aurait le titre de " Canadienne ", et cependant tiendrait ses assemblées à l'étranger. Je demande qu'on explique cela, avant que la Chambre n'adopte ce projet de loi.

M. RANKIN: La compagnie a son domicile à Windsor où se trouve son bureau principal, bien qu'un grand nombre de ses actionnaires et quelques-uns de ses directeurs habitent Détroit. Dans le but d'accommoder ces actionnaires la compagnie a cru bon de tenir, à Détroit, quelques-unes de ses assemblées. Je puis faire observer que la compagnie du pont du Niagara a l'habitude de tenir ses réunions, tantôt à Niagara, Ontario, tantôt à Buffalo. Il n'y a rien, dans cela, qui porte atteinte à la dignité du Canada; c'est simplement une question de courtoisie envers les actionnaires et les directeurs qui n'habitent pas le pays. On a trouvé nécessaire les modifications proposées, car on les tient comme étant de nature à faciliter sous différents rapports l'expédition des affaires de la compagnie. Je répète que la compagnie a son bureau principal à Windsor et que sa place d'affaires est au Canada. Je ne puis voir de motif qui nous empêche d'adopter ce projet de loi.

M. McBRIDE: A mon avis, l'explication n'est pas entièrement satisfaisante. Le nom de la compagnie est The Canadian Transit Company et toutes les assemblées devraient se tenir au Canada.

M. CARROLL: La compagnie est déjà constituée évidemment et l'objet de ce projet de loi est simplement de modifier la loi qui l'établit de façon à faciliter aux actionnaires l'administration de ses affaires, aux Etats-Unis. Nous ne donnons pas à la compagnie un nouveau nom et, ainsi que l'honorable député (M. Rankin) l'a expliqué, elle a son bureau principal à Windsor.

M. HANSON: Nonobstant cette déclaration, je ferai observer au comité qu'un article subséquent du projet de loi porte que la compagnie ne sera pas soumise aux dispositions de la loi des chemins de fer de 1919 qui stipulent que les assemblées de la compagnie doivent être tenues régulièrement au Canada. L'article dont je parle est ainsi conçu:

Nonobstant les dispositions de la loi des chemins de fer, 1919, toute assemblée générale des actionnaires de la compagnie, soit annuelle ou extraordinaire, peut avoir lieu ailleurs qu'au siège de la compagnie, et peut avoir lieu en la cité de Détroit, dans l'Etat de Michigan, l'un des Etats-Unis d'Amérique.

J'ignore la coutume observé par la Chambre dans le passé, mais il me semble que les compagnies constituées civilement par le Parlement canadien devraient être canadiennes de nom et de fait et qu'elles devraient relever de toute la législation du pays. Vu l'absence d'une explication qui l'emporte grandement sur celle fournie par le parrain de ce projet de loi, je suis d'avis que la Chambre ne devrait pas adopter cet article.

M. MARTELL: Au dire de l'honorable député de Perth-Nord (M. Rankin), si j'ai bien compris ses paroles, l'objet de cette disposition est simplement de stipuler que les actionnaires tenaient leurs assemblées à Détroit, parce que cette ville est le centre le plus à leur portée. Le bureau principal de la compagnie n'en reste pas moins à Windsor, nonobstant tout ce qui peut se trouver dans cette loi modificatrice. Il va sans dire qu'on y tiendra tous les livres de la compagnie. En résumé, tout ce qui a trait à la compagnie se trouvera à Windsor, et celle-ci continuera d'être soumise à nos lois.

Comme mesure de courtoisie et d'accommodation, cet amendement est nécessaire pour légiférer les décisions que pourront prendre les actionnaires aux réunions qui auront lieu dans la ville de Détroit, où la majorité d'entre eux demeurent; il donne simplement ce que je pourrais appeler une juridiction extra-territoriale.

M. MacLAREN: Détroit se trouvant tout près de la fontière est par conséquent à proximité de plusieurs villes canadiennes. En désignant Windsor, par exemple, comme lieu de réunion, on ne pourrait pas dire que ce serait un inconvénient pour les actionnaires ni pour les directeurs de se rendre là. On perdrait moins de temps et les réunions auraient lieu là où j'estime qu'elles devraient avoir lieu, c'est-à-dire au Canada.

M. ARTHURS: L'objet de ce projet de loi est, si je comprends bien, de désigner l'endroit du siège social. Je n'hésite pas à dire qu'on ne devrait pas autoriser la compagnie à avoir son siège social ou à tenir ses réunions à Détroit.

L'hon. W. S. FIELDING: Le comité qui a examiné le projet de loi a-t-il discuté ce point là? Dans l'affirmative, puisqu'il se prononce en faveur de l'amendement, je serais enclin à l'accepter. Au contraire, si la chose n'a pas été discutée, il serait peut-être juste de lui renvoyer le projet.

M. CHAPLIN: Le comité a discuté la chose et on ne devrait pas s'opposer à l'amendement. Il ne s'agit après tout que d'une affaire purement commerciale. Il faut faciliter les réunions des actionnaires et, pour la majorité d'entre eux, Détroit est évidemment l'endroit le plus commode. Nous avons un cas semblable à Niagara Falls. La "Bridge Company" peut se réunir, soit à Niagara Falls, Ontario, soit à Niagara Falls, New-York; mais, en réalité, les actionnaires se réunissent généralement à Buffalo, qui, pour la majorité d'entre eux, est le point le plus central. C'est la même chose dans le cas qui nous occupe. La majorité des actionnaires de cette compagnie trouveront plus commode de se réunir à Détroit. J'estime qu'on devrait adopter l'article.

M. McBRIDE: Il me semble que le projet n'a pas été suffisamment étudié par le comité. C'était un comité spécial; il a fallu que les whips courent après les membres et la séance a duré moins de vingt minutes. D'après moi, on n'a pas donné au projet toute l'attention qu'il méritait.

L'hon. T. A. CRERAR: Quel genre d'affaires fait cette compagnie? Est-il d'un caractère international?

M. RANKIN: Il s'agit de construire un pont international entre Windsor et Détroit; ce sera une des plus importantes constructions internationales qui aient été faites depuis nombre d'années et les deux pays en retireront probablement de gros avantages. L'article en discussion a été soigneusement examiné par le comité qui l'a adop-

té. Le projet ne contient que des modifications insignifiantes. Je ne comprends pas pourquoi certains de nos collègues s'opposeraient à cet article qui est destiné simplement à faciliter les affaires de la compagnie.

L'hon. M. CRERAR: Depuis combien de temps la compagnie existe-t-elle?

M. RANKIN: Depuis 1921. Le siège social est à Windsor et y demeurera. Voilà toute l'affaire. Cet article est destiné à faciliter les affaires de la compagnie et à accommoder les actionnaires et directeurs qui habitent Détroit.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je connais les personnes qui ont des intérêts dans cette société qui a été formée dans l'intention de construire un pont international entre Détroit et Windsor. Il y a beaucoup d'actionnaires américains et les principaux directeurs, y compris M. Hiram Walker, habitent Détroit. Ces personnes trouvent plus commode de se réunir dans cette dernière ville. Je crois que c'est la seule raison d'être de l'amendement.

L'hon. M. CRERAR: Je veux tout simplement me renseigner. Je comprends que la majorité des directeurs et des actionnaires habitent les Etats-Unis, bien que la compagnie ait été constituée en vertu d'une loi canadienne.

L'hon. M. KENNEDY: C'est cela.

L'hon. M. CRERAR: Dans ce cas, je ne vois aucune raison de s'opposer au projet.

M. McCONICA: Je faisais parti du comité spécial, et bien que je ne connaisse pas tous les détails du projet en question, j'ai cru comprendre qu'il avait été étudié soigneusement et que l'avocat de la compagnie était venu donner des explications au comité.

D'après mes souvenirs, deux compagnies ont été organisées dans le but de construire un pont international. Un bureau doit se trouver du côté d'Ontario et un autre du côté du Michigan. On a prétendu que certaines modifications devaient être accomplies dans le but d'étendre les pouvoirs de la compagnie et on devait aussi accorder aux actionnaires américains le doit de siéger d'un côté ou de l'autre de la frontière. La majorité des actionnaires de cette compagnie doivent habiter de l'autre côté de la frontière, mais il n'y a pas de danger que le pont se déplace, de quelque côté que se tiennent les assemblées et il me semble que, si nous désirons un pont international, l'endroit où les actionnaires tiennent leurs assemblées nous importe peu, pourvu que nous ayons toujours juridiction sur la compagnie canadienne. Je crois que le comité a eu tous les renseignements voulus sur ce projet quand il l'a étudié.

(L'article 2 est adopté.)

Le projet de loi est lu une troisième fois et adopté.

[M. Rankin.]

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

M. CLARK demande:

La société d'avocats Fisher et Oughton a-t-elle agi au nom du Gouvernement comme gardienne des propriétés d'aubains dans la ville de Prince-Rupert, Colombie-Anglaise?

2. Cette société a-t-elle agi relativement à la propriété d'un M. Thorsch, autrichien, et a-t-elle reçu ordre de remettre l'affaire à la société légale Williams et Manson?

3. Le procureur général, l'honorable A. M. Manson, est-il membre de la société légale Williams et Manson?

4. La société Fisher et Oughton a-t-elle reçu ordre de transmettre tous les documents afférant aux propriétés d'aubains à Williams et Manson?

5. Le département intéressé a-t-il un dossier relativement au fait que l'un des sociétaires de Fisher et Oughton était soldat rapatrié qui souffrait d'invalidité permanente en conséquence de blessures reçues dans la dernière guerre?

6. Si le changement susdit s'est produit, quand et pourquoi a-t-il été fait?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

1. MM. Fisher & Oughton, de Prince-Rupert, ont rempli les fonctions d'agents légaux pour le compte du séquestre de la propriété ennemie.

2. Ladite maison légale de Fisher & Oughton agissait pour le compte du séquestre de la propriété ennemie en faisant la vente de certains biens appartenant à M. Thorsch, sujet autrichien. Un télégramme en date du 25 février dernier donnait ordre à MM. Fisher & Oughton de cesser d'agir au nom du séquestre et, en vertu d'une lettre en date du 16 mars dernier, ils recevaient ordre de remettre tous les documents qu'ils possédaient entre les mains de MM. Williams & Manson.

3. Oui.

4. Répondu sous le n° 2.

5. Le ministère n'a pas de renseignement.

6. Le changement auquel il est fait allusion s'est effectué comme il est dit dans la réponse à la question n° 2. Ce changement avait pour but l'amélioration de l'administration des propriétés ennemies.

PÉNITENCIERS

M. CHURCH demande:

1. Combien y a-t-il dans les pénitenciers du Canada de détenus âgés de seize, dix-sept et dix-huit ans?
2. Le département de la Justice a-t-il reçu des plaintes au sujet de l'envoi des détenus aussi jeunes dans ces institutions?
3. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un meilleur moyen de traiter ces jeunes détenus, ou une institution plus appropriée à leur cas?
4. Des négociations sont-elles en marche auprès des gouvernements provinciaux pour donner à ces détenus une maison de détention meilleure dans le genre des prisons-fermes?
5. Le Gouvernement se propose-t-il d'amender la loi ou les règlements pour permettre à la Cour supérieur ou au grand jury des assises d'inspecter ces institutions dans l'intérêt public, pendant les séances de la Haute cour dans les municipalités où ces institutions existent?
6. Le Gouvernement s'oppose-t-il à l'inspection suggérée?
7. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer un comité spécial pour étudier la réforme des prisons, ou encore qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire à ce sujet pendant la session actuelle ou la vacance parlementaire prochaine?

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice):

1. 18 détenus de 16 ans; 63 de 17 ans; 82 de 18 ans.
2. Oui.
3. Le Gouvernement étudiera sérieusement cette question.
4. Non.
5. Non.
6. Oui. Le surintendant, les inspecteurs et tous les gardes s'opposent à cette inspection du grand jury, bien qu'ils soient disposés à recevoir les membres du jury comme visiteurs ou dans des circonstances particulières.
7. En temps venu, le Gouvernement dira quelles sont ses intentions.

M. VEIT ET M. BLAND

M. DESLAURIERS demande:

1. M. R. B. Veit est-il à l'emploi des douanes à Ottawa?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé?
3. A quelles fonctions et à quels appointements?
4. Quels appointements touchait-il le 1er avril 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922?
5. A quelle date a-t-il été classé?
6. A quels appointements et fonctions?
7. Quel est le total de l'arriéré qu'il a reçu jusqu'au 1er avril 1922?
8. Est-il parent de M. Foran, secrétaire de la commission du service civil?
9. Dans l'affirmative, à quel degré?
10. Le sous-secrétaire de la commission du service civil, M. Bland, est-il parent du commissaire des douanes, M. R. R. Farrow?
11. Dans l'affirmative, à quel degré?
12. A quelle date a-t-il été nommé?
13. A quels appointements et fonctions?
14. Quels appointements touchait-il le 1er avril 1918, 1919, 1920, 1921 et 1922?
15. A quelle date a-t-il été classé?
16. Dans quelles fonctions et à quels appointements?
17. Quel est le total de l'arriéré qu'il a reçu, à venir au 1er avril 1922?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Non; cependant la question doit se rapporter à M. A. E. J. M. Veit, employé de ce ministère.
2. Le 1er août 1908.
3. Agent du service de répression, $900 par année.
4. 1er avril 1918, $1,550; 1er avril 1919, $1,680; 1er avril 1920, $1,800; 1er avril 1921, $2,400; 1er avril 1922, $2,250.
5. Classement effectif à compter du 1er avril 1919.
6. Commis comptable vérificateur senior, au traitement de $1,680.
7. $363.35.
8, 9, 10, 11. Aucun renseignement officiel.
12. Permanent le 27 avril 1909.
13. Commis de la classe 2-B, à $800.
14. En 1918, servait à l'armée; en 1919, $3,060; en 1920, $3,240; en 1921, $3,660; en 1922, $3,840.
15. Premier avril 1919, sous-secrétaire, à $3,060; 1er février 1921, sous-secrétaire et examinateur en chef, $3,660.
16. Répondu sous le n° 15.
17. 1919-21, $960; 1920-21, $355; $1,315.

DOCTEUR B. A. LEBLANC

M. JONES demande:

1. A quelle date le docteur B. A. Leblanc, M.P.P., a-t-il été nommé médecin du port à Arichat, Cap-Breton?
2. Est-il encore en fonctions?
3. S'il ne l'est pas, quand a-t-il été révoqué, et pourquoi l'a-t-il été?
4. Y a-t-il un dossier de plaintes sur ses services?
5. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces plaintes, et qui les a formulées?

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé publique):

1. Le 13 mai 1912.
2. Non.
3. Les services ont pris fin le 1er mai 1922. On a cru devoir employer un autre médecin pour obtenir de meilleurs résultats.
4. Non.
5. Répondu sous le n° 4.

LA FABRICATION DE L'ESSENCE D'ÉRABLE

M. McMASTER demande:

1. Le Gouvernement sait-il que les épiciers de Montréal ont, par le ministère de leur procureur, M. Aubé, porté plainte contre la Radio Manufacturing Company, relativement à la fabrication d'une essence vendue sous le nom d'essence d'érable?
2. En raison de ce fait, s'est-on plaint à l'administration que les inspecteurs intéressés ont été accusés de manquement à leur devoir?

3. Le Gouvernement doit-il faire enquête à ce sujet?

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé publique):

1. Oui.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.

La question n° 33 est à peu près la même que celle à laquelle je viens de répondre.

M. l'ORATEUR: La question n° 33 est rayée.

REMBOURSEMENT DES DROITS SUR LES TIGES D'ACIER

M. ANDERSON demande:

1. La compagnie P. L. Robertson, de Milton (Ont.), a-t-elle demandé le remboursement de droits payés sur des tiges d'acier en 1913?
2. Dans l'affirmative, quelle a été la décision du Gouvernement?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes et de l'Accise):

1. Oui, une demande en remboursement de droits sur des tiges d'acier a été faite en octobre 1913.
2. Le remboursement a été effectué le 13 mars 1914.

ACQUISITION DE LA LIGNE DE SAINT-JEAN (N.-B.) À QUÉBEC

M. HANSON demande:

1. Le Gouvernement ou un de ses membres a-t-il convenu avec le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick ou un de ses ministres d'acquérir du Nouveau-Brunswick le chemin de fer de Saint-Jean à Québec, que le National-Canadien exploite actuellement?
2. Dans ce cas quelles sont les conditions du rachat?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

M. LANCTOT demande:

1. Le département du Service naval a-t-il un Conseil naval analogue au Conseil de la milice?
2. Dans l'affirmative, quels en sont les membres?
3. Reçoivent-ils un supplément de solde de ce chef?
4. Quels sont leurs appointements respectifs?
5. S'il n'y a pas de Conseil naval, qui nomme et fait les promotions des officiers de marine?
6. Le sous-ministre du département du Service naval est-il un officier de ce service, ou relève-t-il de la commission du service civil?
7. La plupart des fonctionnaires sont-ils officiers ayant le même statut que les fonctionnaires du département de la Milice, ou relèvent-ils de la commission du service civil, comme dans les autres départements?

[M. McMaster.]

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Répondu sous le n° 1.
5. Le ministre du Service naval.
6. Le sous-ministre est un fonctionnaire civil aux termes de l'article 46 de la loi du service civil.
7. Il y a sept officiers brevetés à l'état-major. Tous les autres employés du service sont des civils nommés en conformité de la loi du service civil.

LA QUESTION DU COMBUSTIBLE

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire une enquête, maintenant ou pendant l'intersession, sur la question du combustible au Canada?
2. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire pour aider à réduire le coût du charbon pour le consommateur canadien?

L'hon. M. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. La question de la fourniture du combustible au Canada, dans l'avenir a été l'objet d'une enquête par un comité spécial de la Chambre des Communes, à la dernière session du Parlement. Dans ces conditions une autre enquête n'est pas jugée nécessaire pour le moment,
2. On fera connaître en temps voulu la mesure qui prourra être jugée opportune.

FONCTIONNAIRES DE L'ACCISE DANS L'ASSOMPTION ET MONTCALM

M. SEGUIN demande:

1. Quel est le nom des fonctionnaires de l'accise dans les comtés de l'Assomption et de Montcalm et où demeurent-ils?
2. Quel est le nom de chacun de ceux qui ont été destitués depuis le 21 septembre 1911 au 1er janvier 1921, et le nom de ceux qui ont été nommés pour les remplacer?
3. Sur quelles recommandations ces destitutions et nominations ont-elles été faites?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes):

1. Ovila Gariépy, l'Epiphanie, Jos. Adolphe Pariseau, Saint-Jacques-de-l'Achigan, Joseph J. Gareau, Saint-Roch-de-l'Achigan, Charles E. Pauzé, Saint-Lin-des-Laurentides.

2. J. A. Bouin, remplacé par Paul Ethier, l'Assomption; Paul Ethier, pas de successeur, l'Assomption. M. Granger, remplacé par J. A. Pariseau, Saint-Jacques-de-l'Achigan. J. H. Lafortune, remplacé par J. J. Gareau, Saint-Roch-de-l'Achigan. H. Locas, remplacé par O. Brien, Saint-Lin-des-Laurentides.

3. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. LANCTOT:

1. Combien y a-t-il de généraux dans la milice canadienne active?
2. Combien y en a-t-il à Ottawa?
3. Quels sont les appointements, y compris les allocations, de chaque général stationné à Ottawa?
4. Combien de colonels, lieutenant-colonels, majors, capitaines et lieutenants y a-t-il aux quartiers-généraux à Ottawa?
5. Combien de sous-officiers et soldats sont commis ou messagers aux quartiers-généraux à Ottawa?
6. Quel est le total des appointements payés à ces officiers, sous-officiers et soldats aux quartiers-généraux d'Ottawa?

Par M. LANCTOT:

1. Combien y avait-il de districts militaires au Canada dans l'exercice terminé le 31 mars 1922?
2. Où étaient-ils situés, et quel grade occupait le commandant de chaque district?
3. Quel était le grade respectif de ces commandants le 31 mars 1914?
4. Combien y avait-il d'officiers dans l'état-major de chaque district, dans l'exercice terminé le 31 mars 1922?
5. Quels étaient le grade et les fonctions de chaque officier, le commandant compris?
6. Combien de sous-officiers et soldats sont employés comme commis dans les bureaux de l'état-major de chaque district?
7. Combien d'officiers, sous-officiers et soldats étaient employés dans chaque district dans l'exercice terminé le 31 mars 1922, pour les services d'ambulance, de paye, d'intendance, de génie, du vétérinaire et des magasins; et quel était le grade de chacun?
8. A quelle date le nouveau tableau de paye et d'allocation est-il entré en vigueur?
9. Qui est autorisé à fixer le tableau de paye et d'allocations de la milice?
10. Quelle est la solde maximum, allocations comprises, des colonels, lieutenants-colonels, majors, capitaines, lieutenants, sous-officiers et soldats de la milice permanente, d'après l'ancien et le nouveau tableau?
11. Quelle est la solde, allocations comprises, des généraux dans les services de l'état-major à Ottawa, d'après l'ancien et le nouveau tableau?
12. Combien y avait-il de simples soldats dans la milice permanente le 31 mars 1922?
13. Combien y avait-il de généraux, colonels, lieutenants-colonels, majors, capitaines, lieutenants en activité de service dans la milice canadienne le 31 mars 1922?
14. Quel est l'effectif d'une compagnie et d'un régiment de milice en temps de paix?

Par M. SEGUIN:

1. Quels maîtres de poste ont été destitués dans les comtés de L'Assomption et de Montcalm, du 21 septembre 1911 au 1er janvier 1922, et quels sont les noms de leurs remplaçants et des bureaux de poste intéressés?
2. Sur quelles recommandations chacune de ces destitutions et nominations a-t-elle été faite?

M. McQUARRIE demande:

1. Combien de fonctionnaires publics du Canada reçoivent huit cents dollars d'appointements annuels ou moins?
2. Combien reçoivent $960 ou moins?

M. l'ORATEUR: Lorsque cette question fut posée, l'autre jour, le ministre des Finances (M. Fielding) a demandé qu'elle fût transformée en un ordre de dépôt de document. Cependant, le paragraphe 4 de l'article 37 du règlement est ainsi conçu:

Si une question est telle, qu'aux yeux du ministre, la réponse qu'il doit donner devrait être sous forme d'état ou relevé, et qu'il déclare qu'il n'a aucune objection à déposer cet état sur la table de la Chambre, sa déclaration, à moins d'un ordre contraire de la Chambre, est considérée comme un ordre de la Chambre à cet effet et est inscrit dans le procès-verbal comme tel.

J'étais d'avis que le paragraphe doit s'appliquer et que le ministre a le droit de demander que la question soit considérée comme un ordre de dépôt d'un état. J'ai consulté depuis les juristes et les greffiers de la Chambre des communes à ce sujet et j'ai étudié la question à fond, d'autant plus du reste qu'à mes yeux le texte dudit paragraphe est très clair.

Le paragraphe 3 laisse à la discrétion de l'Orateur de convertir en un avis de motion toute question de nature à provoquer une longue réponse, tandis que l'article 4 laisse au ministre intéressé de décider si la question est telle qu'il est préférable de donner la réponse sous forme d'état ou de relevé, afin d'éviter que la question demeure sans réponse et apparaisse au Feuilleton de jour en jour. J'ai consulté les juristes ainsi que les greffiers de la Chambre, je le répète, et ils partagent absolument mon avis. Je décide donc que, dans les circonstances, la question soit convertie en un avis de motion.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. OUIMET:

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et autres documents échangés par le Gouvernement avec M. J. Hector Chevrier, relativement à une soumission et à l'adjudication de l'entreprise du transport des dépêches postales entre Rigaud et Saint-Rédempteur.

Par M. SEGUIN:

Copie de tous mémoires, correspondance, rapports et documents quelconques ayant trait à l'établissement d'une station expérimentale de tabac à L'Assomption, et à l'acquisition de la ferme du collège à cette fin.

L'IMMIGRATION ORIENTALE

L'hon. H. H. STEVENS demande le dépôt d'une

Copie de tous documents, lettres, correspondance et documents échangés depuis le 1er janvier 1922 entre le gouvernement du Canada, ministres ou fonctionnaires, et le gouvernement de Chine, ou le consul général de la Chine, ou autre personne représentant le gouvernement de la Chine, relativement à la restriction effective supplémentaire de l'immigration chinoise au Canada.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Si mon honorable ami a dans l'idée les entretiens qui ont eu lieu entre le Gouvernement et le représentant du gouvernement chinois à ce sujet, entrevues auxquelles j'ai fait allusion au cours du débat de l'autre jour, voici ma réponse: Ces pourparlers se résument à des entrevues personnelles que j'ai eues à deux ou trois reprises avec le consul général de Chine, le docteur Tsur, au cours des deux ou trois derniers mois. Ces conversations sont d'une nature strictement personnelle, et il n'y a aucune correspondance à déposer.

Les mêmes observations s'appliquent également dans le cas de la motion suivante de mon honorable ami:

Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et documents échangés depuis le 1er janvier 1922 entre le gouvernement du Canada, un de ses ministres ou fonctionnaires, et le gouvernement impérial du Japon, le consul général du Japon ou une personne quelconque représentant le gouvernement impérial du Japon, relativement à la restriction effective supplémentaire de l'immigration japonaise au Canada.

Le Gouvernement est d'avis que ces questions peuvent plutôt être réglées d'une façon efficace, grâce à des négociations personnelles, chaque fois que la chose est possible. Il arrive que le Japon et la Chine sont respectivement représentés ici par deux consuls, qui sont parfaitement en mesure de conduire des négociations de cette nature et le Gouvernement en profite pour discuter ces problèmes avec eux. Je suis persuadé que mon honorable ami n'insistera pas au sujet de ces deux motions, vu qu'il n'y a eu aucun échange de correspondance.

L'hon. M. STEVENS: Si je comprends bien mon honorable ami, il n'y a eu aucune correspondance.

L'hon. MACKENZIE KING: Aucune.

(Les deux motions sont retirées.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA FABRICATION DE L'OLÉOMARGARINE

M. NEILL propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de supprimer dans le meilleur intérêt de l'industrie laitière et du public en général, la production et l'importation de l'oléomargarine au Canada après le 1er septembre prochain.

Monsieur l'Orateur, cette question peut se diviser en deux parties: la première concernant les rapports de l'oléomargarine avec les intérêts de l'industrie laitière au Canada; la seconde, se rapportant à l'intérêt du public en général. Comme nous le savons tous, l'agriculture est la principale industrie du Canada, et, par ordre d'importance, l'industrie laitière vient en second lieu, c'est pourquoi l'on me permettra bien de traiter cette question.

[L'hon. M. Stevens.]

Je commencerai pas énoncer la substance même du sujet; nous demandons de la protection pour l'industrie laitière du Canada. Je n'emploie pas le mot protection dans son sens fiscal, parce que ce n'est pas ce que nous voulons; nous demandons tout simplement cette protection que tout citoyen a le droit d'exiger dans ses relations de chaque jour, et que tout citoyen a le droit de réclamer quand il découvre qu'on a pénétré dans sa maison par effraction, c'est-à-dire la protection de la loi. C'est ce que nous demandons dans le cas actuel. Si vous le préférez, vous pouvez l'appeler de la conservation; c'est de la protection dans le sens ordinaire qu'en donne le dictionnaire.

S'il est établi, ou si l'on peut prouver, que l'oléomargarine est un parfait succédané du beurre, et qu'on peut la fabriquer à meilleur marché que le beurre au Canada, alors, modifions cette résolution et prohibons la vente ou la fabrication du beurre. Ce serait logique et conforme aux lois économiques, mais l'on ne saurait soutenir cet argument et encore moins le prouver. L'oléomargarine n'est pas un succédané du beurre. C'est une contrefaçon trompeuse, que l'on veut vendre comme une imitation du beurre et non comme un succédané. Tandis que j'en suis sur la question du tarif, je pourrais mentionner que les huiles végétales, qui constituent une grande partie de l'oléomargarine, sont ordinairement sujettes à des droits de 17½ p. 100; c'est-à-dire, que si elles sont importées au Canada et utilisées dans la fabrication de la peinture, par exemple, elles tombent sous le coup du tarif. Mais, lorsque ces huiles entrent dans la fabrication de l'oléomargarine, on fait la remise des droits et elles sont admises en franchise. Plus que cela, l'oléomargarine elle-même est admise en franchise lorsqu'on l'importe des Etats-Unis. Bien que nous ayons un droit de douane sur le beurre, nous n'en n'avons pas pour l'oléomargarine. Les droits d'importation sur le beurre sont minimes, 5 p. 100 *ad valorem*, alors qu'ils sont de 33 p. 100 sur les produits textiles. Non seulement nous permettons l'importation de l'oléomargarine, qui vient faire concurrence au beurre, mais nous n'imposons aucun droit d'importation sur la petite quantité de beurre qu'elle contient. L'industrie laitière est ainsi lésée de deux manières: l'oléomargari-

ne et les huiles végétales qui la composent sont admises en franchise, de même que la faible quantité de beurre que renferme la margarine. Les rapports du Gouvernement, publiés depuis que l'on a autorisé l'importation et la vente de l'oléomargarine, indiquent une tendance à encourager l'importation de l'oléomargarine plutôt que sa fabrication domestique. On constate une grande diminution dans la fabrication, de même que dans l'importation, mais le degré de diminution dans ce dernier cas est bien moindre. En d'autres termes, la tendance n'est pas à fabriquer cet article au Canada, mais à l'importer entièrement des Etats-Unis. Ceux qui s'opposent à cette résolution nous demande d'encourager la vente et la fabrication de l'oléomargarine, au profit des industries américaines, et en concurrence avec le beurre, qui est notre propre produit. Les honorables députés se souviendront, je l'espère, de l'attitude des Etats-Unis envers nos produits. L'on vient d'imposer des droits prohibitifs sur le beurre entrant aux Etats-Unis.

Cela peut vous intéresser de savoir que les autorités douanières ont aujourd'hui à envisager la difficulté que voici. Les fabricants de composés, tel que le Crisco, fait de saindoux et d'huiles végétales, dont on ne cherche pas à déguiser la nature, doivent payer des droits d'importation. Ils se sont adressés aux autorités et ont demandé que l'on admette leurs produits en franchise, parce que, disent-ils: " C'est la même chose que l'oléomargarine ". Mais, parce qu'ils sont honnêtes et qu'ils appellent leur produit, un composé culinaire, il leur faut payer des droits considérables, tandis que l'oléomargarine est admise en franchise.

Il y a trente-six ans, nous avons interdit l'importation de l'oléomargarine, et cette défense subsisterait encore, à n'en pas douter, si ce n'eut été des circonstances que la dernière guerre a fait naitre. Au mois de décembre 1917, si je ne me trompe, la guerre battait son plein et il était urgent de conserver le beurre dont nous avions besoin pour les combattants. Nous crûmes donc nécessaire de mettre notre population à la ration. Le beurre était rare, excessivement rare et, conséquemment, il était cher. Cette année-là, fut rendu un décret du conseil qui autorisait l'importation et la vente de l'oléomargarine. Le représentant de Marquette, qui était ministre de l'Agriculture en ce temps-là, traitant ce sujet, citait le décret qui permettait pour la première fois l'usage de la margarine au pays, et dont voici la teneur.

Ces règlements devant s'appliquer et produire leur effet pendant la période de temps durant laquelle la présente situation anormale se maintiendra pendant la période de temps dont Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixera la fin, et ces règlements ne devant s'appliquer et produire leur effet qu'à titre de mesures de guerre.

Je ferai ressortir le fait que l'entrée de la margarine au Canada n'a été permise que comme mesure de guerre. Ce n'est pas le député de Marquette qui l'a dit; le décret le déclare en toutes lettres.

A cette époque-là, la classe agricole s'opposa fortement au projet. C'est l'ancien député de Vaudreuil-et-Soulanges, maintenant sénateur, qui dirigea la lutte; il présenta une requête signée par 27,000 électeurs de sa circonscription et d'autres divisions électorales qui ne voulaient pas en entendre parler. Il y eut aussi des résolution adoptées par 800 sociétés agricoles de l'est du Canada et qui, naturellement, blâmaient vivement l'importation de ce produit.

Toutefois, le gouvernement et le ministre de l'Agriculture firent valoir les exigences du moment, les besoins de l'heure. Vu l'état de guerre, la rareté du beurre et son prix excessivement élevé, ils s'adressèrent au patriotisme des membres de l'industrie laitière pour obtenir qu'ils renonçassent à leur attitude et permissent l'importation de la margarine. Les adversaires du projet, sans aller aux voix, mirent bas les armes et le projet fut agréé avec l'entente formelle qu'on ne tolérait la vente de la margarine qu'à titre de mesure de guerre et que cette tolérance cesserait dès que les circonstances en question n'existeraient plus. C'est en se reposant sur la bonne foi du gouvernement qu'ils ont permis l'importation de cet article. Or, la guerre a pris fin, les circonstances qu'elles avaient créées sont disparues—il reste encore des traces de la guerre, mais elles sont autres—et pour tenir parole à ceux qui ont sacrifié leurs intérêts cette fois-là, il est du devoir de la députation et du ministère d'observer le marché qui a alors été conclu de bonne foi et de rétablir la situation sur le pied d'autrefois.

Quant aux deux autres caractéristiques de la situation qui régnait en ce temps-là —la rareté et la cherté du beurre—que voyons-nous maintenant? Au lieu d'être rare, le beurre est en trop grande abondance. Nul groupe de la population commerciale n'a mieux écouté que l'industrie

laitière les conseils, les suppliques et les objurgations du gouvernement au sujet d'un accroissement incessant de la production, à tel point qu'il existe aujourd'hui un gros surplus qu'il faut écouler à l'étranger. Nous ne pouvons plus en disposer aux Etats-Unis, car une barrière a été érigée par le pays même qu'on nous demande de favoriser en permettant l'importation de la margarine. Notre surplus de beurre doit trouver un débouché en Europe ou ailleurs. Néanmoins, il n'est pas douteux qu'il y a aujourd'hui et qu'il y aura probablement pendant longtemps encore au pays beaucoup de beurre qu'il nous faut vendre. Lorsqu'il existe un surplus d'un article quelconque, il est oiseux de dire que celui-ci est rare; aussi, pouvons-nous considérer que ce point est réglé.

Abordons maintenant la question des prix. On peut, je le sais, la traiter à tous les points de vue. Je me bornerai à une assertion et je laisserai à d'autres députés plus au courant du sujet que moi le soin de parler des produits laitiers et de leur prix de revient. Je tiens de bon lieu que ces produits se vendent aujourd'hui dans tout le Canada moins cher que le prix coûtant. Nous constatons donc que la situation que la guerre avait fait naître —le besoin de beurre au front, la rareté et la cherté de cette denrée—sont choses du passé. C'est donc à nous de tenir parole aux cultivateurs canadiens et, vu la présente abondance du beurre et son prix peu élevé, de remettre ce commerce sur le pied qu'il occupait en 1917. Voilà pour cet aspect de la question; je crois avoir démontré de façon pour le moins plausible son rapport avec l'industrie laitière. Examinons maintenant cette question dans son rapport avec le public en général.

Ce qui caractérise le plus la margarine, c'est qu'elle se prête à la tromperie; bien plus, elle appelle la tromperie, la fraude, qui sont à la base même du commerce de ce produit. Le succès du marchand de margarine dépend entièrement du degré de ressemblance entre cet article et celui dont il prend la place. On s'ingénie à lui donner l'apparence, le goût et la couleur du beurre, à le mettre dans des enveloppes semblables à celles du beurre et, par tous les moyens possibles, à le faire prendre pour du beurre. Mais, demandera-t-on, puisque la margarine a véritablement l'apparence, le goût, l'odeur et la couleur du beurre, n'est-elle pas aussi bonne que celui-ci? Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Les chimistes sont si habiles que ce leur est

[M. Neill.]

un jeu que de donner à une chose le goût d'une autre. Prenons comme exemple l'huile de ricin, ce médicament qui fut le délice de nos jeunes années. De nos jours, les infirmières des hôpitaux l'administrent en capsules et les malades l'absorbent sans en percevoir le goût.

Je me rappelle que l'hôtellerie du Pacifique-Canadien à Vancouver eut un jour maille à partir avec la justice, il y a déjà quelques années de cela, pour avoir servi du canard en temps prohibé. Le garde-chasse, qui se doutait de quelque chose, avait été prendre le dîner à l'hôtel et avait gardé une portion de l'oiseau qui, suivant lui et au dire de plusieurs de ses amis, était du canard. Une poursuite fut intentée contre l'administration de l'établissement, et quand le chef — un Chinois, naturellement, puisqu'on était en Colombie-Anglaise — fit sa déposition, il déclara que c'était du veau qu'il avait accommodé de façon à lui donner le goût de la chair du canard. Ainsi fait-on pour la margarine. On vous affirme qu'elle a la saveur, l'apparence et la couleur du beurre, mais il ne s'ensuit pas qu'elle ait la même valeur alimentaire.

Pour ce qui est de la coloration de ce produit, je me reporterai de nouveau au hansard. C'est un sujet qui a été discuté à fond l'an dernier et l'année précédente. Au cours du débat, un honorable député, —je ne sais plus lequel,—rappela que quelques années auparavant un comité spécial avait fait sur cette question une enquête à laquelle il semblait avoir participé, puisqu'il avait interrogé un des témoins, qui était directeur d'un de ces grands établissements industriels. On parlait de margarine et le témoin avait dit qu'il achetait le beurre de juin en aussi grande quantité que possible à cause de la forte coloration de ce beurre, expliquant que c'était pour le mêler à la margarine que cette forte coloration faisait se rapprocher davantage de la couleur du beurre. Le député dont je parle avait fait cette question au témoin:

N'est-il pas vrai que vous vous rendrez compte que si la margarine n'était pas colorée, il serait impossible de la vendre?

A quoi le fabricant répondit:

Elle ne serait pas aussi agréable au goût; ce serait comme si on se servait de saindoux.

Voici donc ce qui en est: n'était le peu de beurre et de matière colorante qu'on y ajoute, la margarine aurait l'apparence du saindoux. Ce n'est pas mon opinion que je donne ici; c'est la déclaration faite sous la foi du serment par un fabricant d'oléomargarine.

M. HARRIS: Etait-ce un fabricant du Canada ou des Etats-Unis?

M. NEILL: Un fabricant du Canada. La margarine offre cet inconvénient qu'elle a mauvaise mine, qu'elle ne ressemble guère au beurre; c'est pourquoi on s'efforce tant de lui en donner l'apparence. Aux Etats-Unis, où le commerce de cet article a pris une importance regrettable, les fabricants ont proposé au gouvernement de payer un droit d'accise de dix cents par livre, pourvu qu'il leur permît de colorer la margarine. Voici donc une industrie qui, pour obtenir cette seule autorisation, offre au gouvernement un droit de dix cents par livre, ce qui représente près de la moitié du coût de la production. Pourquoi fait-elle cette offre? Tout simplement pour qu'on lui permette d'ajouter à ce produit un peu de matière colorante tout à fait anodine. Est-ce dans le dessein de le rendre plus agréable au goût, plus sain ou de lui donner une plus grande valeur alimentaire? Pas du tout, mais seulement pour rendre ce produit plus frauduleux, pour lui donner davantage l'apparence du beurre aux yeux des ignorants et des gens mal renseignés. Mais cette matière colorante n'ajoutait aucune valeur au produit; elle le faisait ressembler davantage au beurre, voilà tout. Et ce privilège était grevé d'un lourd impôt.

M. EULER: Le beurre lui-même est souvent coloré. Est-il plus savoureux pour cela?

M. NEILL: Je ne saisis pas bien quel rapport il y a; mais je laisserai le ministre de l'Agriculture répondre à cette question. Je crois qu'il n'est pas permis de colorer le beurre.

Des VOIX: Oh! c'est permis.

M. NEILL: Le beurre n'est pas coloré dans ma circonscription où fleurit l'industrie laitière. Bien plus, je constate, d'après le hansard, que le beurre n'est pas coloré. Cette déclaration semble juste puisque l'administrateur de cette fabrique a dit: "Nous avons eu soin d'acheter du beurre de juin, parce qu'il était plus fortement coloré." Il est possible que je me trompe, mais cela ne regarde pas la coloration de l'oléomargarine. Je ne crois pas qu'aucun industriel agricole ait jamais offert de payer 10 cents la livre à l'Etat pour le privilège de colorer son produit.

M. LADNER: L'honorable député dit-il que l'oléomargarine du Canada est colorée? Ignore-t-il que la loi le défend?

M. NEILL: Je le sais. Je ne parlais pas de la margarine du Canada, mais de celle des Etats-Unis, et je voulais montrer que les Américains désiraient tellement que leur produit ressemblât au beurre qu'ils prenaient ce moyen. Au Canada, je l'avoue, on n'a pas le droit de colorer l'oléomargarine, mais, si cette résolution est rejetée, avant quelques années on fera au Canada la même proposition qui a été faite avec succès au gouvernement américain, je veux dire l'offre de payer un impôt additionnel pour avoir le droit de colorer l'oléomargarine. Ce produit n'est coloré aujourd'hui au Canada qu'en y ajoutant du beurre.

M. GOOD: Mon collègue dit que les fabricants des Etats-Unis ont fait cette offre avec succès. S'est-il assuré si le gouvernement américain a ajouté un droit d'accise de 10 cents la livre pour le privilège de la coloration?

M. NEILL: J'ai tiré tous mes renseignements à ce sujet du hansard de l'an dernier, et s'ils ne sont pas exacts, ils devraient l'être. En réalité, ils le sont; le gouvernement américain a accepté cette offre et imposé ce droit. Mais voici comment les manufacturiers cherchent à éluder la loi. Lorsqu'un homme achète mille livres, disons, de margarine, les vendeurs l'expédient non colorée, mais ils envoient, en même temps, un paquet de matière colorante, afin que l'acheteur puisse la colorer. Le hansard de l'an dernier nous apprend clairement que c'était la loi en vigueur aux Etats-Unis.

En ce qui touche les formules de composition, aux Etats-Unis—je cite de nouveau le hansard, et exactement, j'espère—les Américains ont une formule stricte qu'il leur faut respecter dans la fabrication de ce produit. Au Canada, je crois qu'il n'y en a pas. J'ai devant moi des brochures qui traitent vaguement et éloquemment des ingrédients de cet article, mais qui ne nous disent pas quelles en sont les proportions. Encore une fois, je me reporte au hansard. Quelqu'un a appris devant la commission d'enquête comment étaient composés les divers échantillons de margarine. Voici:

> On a constaté que le suif dans la margarine variait dans une proportion de 22 à 47 p. 100, le saindoux de 6 à 28 p. 100, l'huile végétale, de 15 à 49 p. 100.

Ces ingrédients ne donnent-ils pas le champ libre à toutes sortes de fraudes? Comment le pauvre, dont nous entendons tant parler, saura-t-il, en achetant de la margarine, si elle contient 49 p. 100 d'huile végétale, ou 15 p. 100 seulement? Lorsque nous comparons cet état de choses avec les

règlements sévères qui sont imposés à la fabrication, le transport, l'entreposage, la vente du beurre, nous sommes étonnés de la faveur exceptionnelle dont jouissent les manufacturiers de margarine.

L'oléomargarine contient du beurre et du lait dans une certaine mesure. Les fabricants en parlent beaucoup dans leurs annonces, mais ils ne disent pas quelle est la quantité du beurre et du lait. Ils insistent sur le fait que la margarine contient du beurre et du lait, et c'est là la seule bonne chose.

Il y a quelques mois, j'allai dans un magasin de la basse ville,—non pas dans cette ville-ci, là où les pauvres gens sont naturellement portés à demeurer, et je demandai une livre de margarine. Pendant qu'on l'enveloppait, j'hésitai, me demandant s'il ne serait pas plus avantageux pour moi de payer un peu plus pour du beurre; mais le commerçant m'assura très fermement que ce n'était pas nécessaire, que cette denrée contenait 75 p. 100 de beurre. Il ignorait peut-être que ce n'était pas le cas, on le lui avait peut-être dit; mais, si je n'avais été renseigné moi-même, et que l'on m'eût dit que ce produit coûtait vingt cents de moins, et qu'il contenait 75 p. 100 de beurre, j'aurais probablement dit: "Cela me suffit". Cela prouve comme il est facile de tromper le public avec des produits semblables. S'il s'agissait d'autres articles, la fraude se découvrirait aisément. Il n'y a pas à douter que cet homme avait son intérêt à me vendre la margarine, et qu'il en obtenait un plus fort profit. Cela expliquerait la circulaire qui nous a été distribuée par l'association des détaillants demandant que nous leur permettions de continuer à vendre la margarine. Ce produit est fabriqué en Canada par un trust très exclusif, et naturellement, dans ces conditions, tandis que le beurre est fabriqué par des centaines de milliers de producteurs, et vendu par des milliers de magasins, et que le prix en est bien connu, que la concurrence est vive et les profits en sont faibles, lorsque vous achetez un article fabriqué exclusivement par un trust qui est seul à le vendre, le prix de la vente de la margarine est plus payant que celui du beurre. Mon honorable ami de Vaudreuil-Soulanges (M. Boyer) nous a dit, au cours de la discussion, l'an dernier, que l'écart entre le prix de revient de la margarine et le prix de vente était de vingt-cinq cents. On me dit que la différence, aujourd'hui, en ville, ici, entre le prix de l'oléomargarine et le prix du beurre est de vingt cents. Cela n'est peut-être qu'un habile moyen de faciliter la vente, car l'on

[M. Neill.]

sait que la Chambre est saisie de la question. Je tiens de l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) lui-même que, l'an dernier, la différence de prix, à Ottawa, entre la margarine et le beurre n'était que de sept cents la livre. C'est ce que je lis aussi dans le hansard.

La difficulté de distinguer ces deux produits est un grand obstacle à la découverte de la fraude en ce qui concerne la margarine. Aux Etats-Unis, des milliers de plaintes sont faites, chaque année, cependant qu'un très faible pourcentage des accusés sont condamnés, à cause de la difficulté de prouver la fraude. Il n'y a qu'un an ou deux, à Montréal même, où le commerce de la margarine est cependant peu considérable, l'on en saisissait 2,000 livres. Ce renseignement me vient, lui aussi, de la bible politique—le hansard. Il faudrait, non pas une armée d'inspecteurs, car ceux-ci ne prennent connaissance que de la fabrication, mais une armée d'agents de la police secrète, pour découvrir les divers cas de fraude, et il leur faudrait visiter tous les magasins, les restaurants à bon marché et les pensions bourgeoises; car la statistique gouvernementale indique que ce sont ces établissements qui achètent le plus souvent la margarine. C'est la classe commerciale avec laquelle les fabricants de margarine font affaires. Ce sont les pauvres gens qui ont le plus à en souffrir, car, n'étant pas renseignés, ils ne peuvent établir de comparaison entre cet article frelaté et le beurre véritable, tandis qu'ils devraient le moins acheter d'aliments inférieurs, à cause de leur état physique. Ce sont ceux-là à qui l'on en impose le plus facilement. Parmi les nombreuses réglementations, élaborées en vain, dans le but de remédier à la situation, se trouve celle qui exige qu'une carte soit placée dans tout restaurant où l'on vend de la margarine. Cette loi existe depuis décembre 1917. Nous représentons en Parlement le peuple de toutes les parties du Canada. Or, je me demande quels sont les honorables députés qui se lèveraient en Chambre et nous diraient qu'ils ont vu une affiche imprimée en caractères d'un pouce et demi, dans un restaurant quelconque. Je n'en ai jamais vu moi-même, quoique l'on m'ait donné à manger de la margarine dans quelques-uns de ces endroits. Un de mes amis me disait, au commencement de la session: "Si vous êtes fatigué de la cuisine chinoise, je vous conseillerais d'aller à tel ou tel restaurant; on y annonce des repas apprêtés par des "blancs". J'ai cru bon, pour une fois, du

moins, de manger quelque chose qui n'eût pas été préparé par un Chinois, et j'allai à l'endroit indiqué. Mais, lorsque la fille de table qui avait reçu ma commande passa dans la porte battante en se rendant à la cuisine, j'aperçus mon ami Wong Fung Choo — le même que j'avais vu dans tous les restaurant depuis Ottawa jusqu'au Pacifique. Il s'était remis à cuisiner. Tout ce que je vis de "blanc" dans ce restaurant ce fut le bonnet et le vêtement blancs de Wong. Mais je connaissais assez bien mon vieil ami pour le reconnaître sous ce déguisement. Ce restaurant a été détruit par un incendie depuis, et j'espère que mon ami Wong a passé avec le restaurant.

Empêcher la vente frauduleuse de l'oléomargarine sous le nom de beurre est à peu près aussi facile que d'empêcher l'entrée des Asiatiques en vertu d'un engagement d'honneur. La comparaison est exacte et nous, de la Colombie-Anglaise, savons combien ce dernier problème est facile à résoudre.

L'état de choses, quant au beurre, présente un autre aspect—c'est un sujet aride, même s'il est gras. Le beurre contient une substance connue techniquement sous le nom de vitamines. Il y a trois sortes de vitamines dont la principale est soluble dans les matières grasses; je crois qu'on l'appelle "solvant A". Elle provient d'une substance sécrétée par les feuilles. Celui qui mangerait environ quatre livres de feuilles pourrait s'assimiler ainsi la proportion de vitamine essentielle à la santé. Mais cela ne pourrait se faire, et c'est pourquoi la nature intervient avec la vache laitière pour fournir cet élément indispensable.

La vache laitière mange les feuilles et par le lait et le beurre nous donne les vitamines qui sont absolument nécessaires à la croissance des enfants, surtout de ceux en bas âge, aussi qu'aux jeunes gens et aux jeunes filles de quinze et de seize ans, et aux malades. Je tiens a être absolument précis, car je sais que des savants vont parler après-moi et qu'ils vont essayer de démolir entièrement mon argumentation. J'avouerai donc franchement qu'on trouve, mais en très petite quantité, de la vitamine dans le gras de bœuf. Quoiqu'il en soit, la proportion en est négligeable, et prétendre que l'oléomargarine contient des vitamines, est tout simplement une fraude. On pourrait dire avec tout autant de vérité que l'océan contient de l'or, parce que tous les sels marins, contiennent un peu d'or, mais en si faible proportion qu'aucun homme sensé ne prendrait l'océan pour une mine d'or exploitable. Il en est ainsi des vitamines dans l'oléomargarine. D'autre part, on trouve des vitamines en abondance dans les produits laitiers, surtout dans le beurre et le fromage.

Je possède une quantité de témoignages que je n'entreprendrai pas de lire. Ils ont été entendus devant ce comité spécial dont j'ai parlé et communiqués aussi à la Chambre par des honorables députés, l'année dernière, et il tendent tous à établir que les produits laitiers sont absolument nécessaires, si l'on veut avoir des enfants vigoureux.

Le manque de beurre véritable et d'autres produits laitiers est la cause de la névrothénie chez un grand nombre d'enfants. C'est le défaut d'alimentation convenable qui engendre la maladie connue sous le nom de rachitisme. Les malades et les enfants digèrent aussi beaucoup mieux le beurre. On peut se faire une idée de l'oléomargarine, quand un fabricant de ce produit déclare que sans la faible quantité de beurre qu'elle contient elle serait de la graisse. Et cela ne convient certainement pas à un estomac faible. J'en sais quelque chose, car j'ai l'estomac faible; et s'il m'arrive de manger de l'oléomargarine, je n'ai pas besoin d'affiche imprimée en caractères d'aucune sorte pour m'avertir. En passant, quand je dis que j'ai un estomac faible, je parle au point de vue physique, et non de ma digestion mentale ou politique habituée à tout depuis longtemps et qui me permet d'avaler n'importe quoi, politiquement.

J'ai essayé de résumer mes observations autant que possible, en tenant compte de l'importance du sujet en discussion, mais avant de terminer, je vais lire une couple d'extraits. Le hansard dont j'ai parlé mentionne un certain nombre d'essais—en réalité, ce furent des démonstrations—poursuivis dans des hôpitaux, des orphelinats et des prisons, pour établir la valeur respective de l'oléomargarine et du beurre; or, dans chaque cas, il fut prouvé que le moins dispendieux du point de vue du pauvre et aussi de celui des directeurs de ces institutions, était le produit laitier.

Il ne me reste plus qu'à mentionner une autre question, vu que j'aurai plus tard l'occasion de réfuter toute contre-augumentation qu'on pourra présenter. Il s'est fait une propogande intense et coûteuse—dans la coulisse—au sujet de cette question, au cours des dernières semaines. Elle a même dépassé la distribution d'imprimés: des articles de rédaction de journaux l'ont traitée. J'ai au moins un appel qu'on m'a apparem-

ment adressé par erreur, me priant de traiter la question dans un article de fonds, si je croyais à propos de le faire. Je constate que certaines personnes ont jugé opportun de la traiter dans des articles de rédaction. En lisant quelques-uns de ces derniers, j'y ai reconnu une ressemblance tellement frappante avec la publicité des fabricants, que je n'ai pu me résigner à croire que ces articles avaient éét écrits par les rédacteurs eux-mêmes, c'est presque mot à mot la rédaction des circulaires des fabricants. Je demanderai aux honorables députés de me dire d'où, à leur avis, vient l'argent pour défrayer le coût de cette propagande.

Les règlements touchant la fabrication de la margarine sont si restrictifs qu'il n'y a pour ainsi dire que deux maisons qui puissent faire ce produit. A part de ces deux maisons, personne ne peut en fabriquer. Ce sont les deux seules qui font de la margarine et qui en importent au Canada; il est possible, toutefois, qu'il y ait d'autres importateurs. L'une est américaine; l'autre est supposée être une maison canadienne. Au début, elles avaient quatre fabriques, et, d'après les statistiques du Gouvernement, le rendement total a été l'an dernier de 1,900,000 livres soit environ 230 tonnes par fabrique. Ceux qui sont un peu au courant des dépenses de fabrication doivent imaginer les pertes que peut entraîner un rendement aussi peu considérable que celui de 230 tonnes par année, à moins qu'on prenne ou qu'on s'attende à prendre un bénéfice énorme. Depuis 1918, c'est-à-dire depuis quatre ans, la consommation de la margarine au Canada a diminué de 13 millions à 3 millions de livres par année. Vous voyez par conséquent qu'avec les frais de première installation, ces gens-là ont dû subir des pertes considérables, à moins qu'ils aient actuellement ou qu'ils comptent à l'avenir sur une marge de bénéfice énorme. Cette propagande a donc certainement pour objet de dédommager les fabricants de leurs pertes en essayant de provoquer une plus grande demande de ce produit une fois qu'ils se seront solidement établis chez nous.

Or, il y a un vieux principe, aussi bien en politique qu'en droit, disant que celui qui a une mauvaise cause à défendre doit déprécier son adversaire; qu'il doit dénaturer les faits puisqu'il n'a rien à perdre.

Qu'on me permette de citer quelques extraits de cette littérature pour montrer jusqu'à quel point on y fausse la vérité. Or, quand on est obligé de fausser la vérité, cela prouve qu'on a une bien mauvaise cause en mains. Dans un article qui a été remis à tous les députés et dont j'ai ici des exemplaires, on explique de la façon suivante la composition de la margarine:

Elle contient:

1. De la graisse de bœuf ou de porc pure et très raffinée.
2. Du beurre de crêmerie et du lait frais.
3. D'autres corps gras d'origine végétale.

Je vous indiquerai plus tard ce qu'on dit au sujet du beurre de crèmerie et du lait frais.

La margarine, est dans une proportion de 75 pour 100 le produit des fermes canadiennes.

J'ai vu cela dans plusieurs journaux récemment et en voilà sans doute l'origine. Il n'est pas exact que 75 p. 100 de la margarine soit le produit des fermes canadiennes. L'an dernier, on a importé des Etats-Unis 1,300,000 livres et on a fabriqué au Canada 1,900,000 livres de margarine. Par conséquent, le Canada n'a fourni que 68 p. 100 du total. On nous a dit que 75 p. 100 des produits entrant dans la fabrication de la margarine proviennent des fermes canadiennes. Il n'est pas exact de dire que 75 p. 100 de la margarine fabriquée au Canada, qui ne représente d'ailleurs que 68 p. 100 de la fabrication totale, soit le produit des fermes canadiennes. Il est encore bien moins exact de dire que nos fermes fournissent 75 p. 100 de la margarine consommée au Canada. C'est ignorer la quantité considérable qu'on importe; toutefois, l'importation diminue, mais aussi rapidement que la fabrication. Nous trouvons cette autre déclaration:

Les vitamines se trouvent dans les gras de suif qui entrent dans la préparation de la margarine.

C'est une de ces demi-vérités qui paraissent exactes mais qui dans le fond sont absolument fausses. La quantité d'éléments nutritifs qu'on trouve dans l'extrait du gras de bœuf est si petite qu'elle est pour ainsi dire négligeable. Il y en a une petite proportion, c'est certain, mais pas comparable avec la quantité qu'on trouve dans le beurre.

Il y a certainement une grosse demande de margarine de la part des consommateurs canadiens.

C'est très bien, prenons leurs chiffres au lieu des statistiques du Gouvernement qui, je dois dire, ne s'accordent pas avec cette déclaration. Leurs propres chiffres vous indiquent quelle était la demande. En 1918, en supposant que tout ce qui a été importé au Canada et fabriqué chez nous ait été consommé, la consommation totale représentait 13,997,000 livres, soit presque 14 mil-

lions de livres. Nous étions alors en état de guerre et le beurre était rare et cher. En 1921, la consommation n'était plus que de 3,200,000 livres environ. Elle a donc diminué de 14 millions à 3 millions de livres; malgré tout, on nous dit "qu'il y a certainement une grosse demande de margarine de la part des consommateurs canadiens." Divisez 3,200,000 par le chiffre de notre population et vous vous apercevrez que la demande n'est pas considérable à l'heure actuelle.

Une VOIX: Pendant cette période de déclin, n'a-t-on pas restreint la consommation de la margarine?

M. NEILL: Non, c'est la première fois que j'entends parler d'une autre restriction. Raison n° 13:

On en consomme actuellement plus de 1,000,000 de livres par mois au Canada, preuve de la valeur de ce produit.

Cela fait 12,000,000 de livres par an, n'est-ce pas? Et cependant, les rapports du Gouvernement pour l'année dernière indiquent que la quantité totale importée et fabriquée—non pas consommée—a été de 3,200,000 livres seulement. Les fabricants n'hésitent pourtant pas à faire cette déclaration, afin de convaincre les lecteurs de cette brochure qu'on en consomme plus de 1,000,000 de livres par mois. Une affirmation aussi peu conforme aux faits est de nature à jeter du discrédit sur les autres allégués contenus dans cette brochure, car il est toujours plus prudent de procéder du connu à l'inconnu. Plus loin, on trouve cette suggestion:

On devrait adopter des dispositons en vue de protéger le public contre toute fraude relativement à l'oléomargarine et aux autres produits.

Ce serait trop coûteux et ils savent bien que cela est impossible.

Aucune loi ne devrait limiter la fabrication et la vente légitimes de l'oléomargarine.

On pourrait aussi bien dire qu'aucune loi ne devrait limiter la fabrication des pinces monseigneur et des autres outils employés par les cambrioleurs; mais leur fabrication est défendue par la loi. Que ferez-vous de ces objets, si la fabrication en est légitime? Que ferez-vous de l'oléomargarine quand elle aura été fabriquée? On s'en servira à des fins illégales, on la fera passer pour du beurre.

La margarine est d'un usage courant en Australie, en Nouvelle-Zélande et aux Etats-Unis.

Cette affirmation est écrite en caractères bien en relief; le tiers seulement en est vrai et les deux tiers faux. La margarine n'est pas d'un usage courant en Australie, on ne l'y emploie qu'avec certaines restrictions; en Nouvelle-Zélande, elle n'est pas employée du tout. La chose n'est pas défendue, mais on ne s'en sert pas. Je suppose que l'on peut dire que la margarine est d'usage courant dans certaines parties des Etats-Unis. On vous dit que l'oléomargarine est composée.

1. De gras de bœuf...

On vante les qualités du gras de bœuf, mais on ne nous dit pas s'il y en a 22 pour 100, ou 44 pour 100.

2. De substance neutre,—saindoux,...

On ne dit pas non plus s'il y a 6 pour cent ou 48 pour 100 de saindoux.

3. De lait—les gras sont mélangées avec du lait, sous la surveillance hygiénique la plus rigoureuse.

Mais on ne nous dit pas combien de lait on emploie. On n'a qu'à le deviner.

4. De beurre—on n'emploie que du beurre de beurrerie le plus fin, sans aucune coloration artificielle.

Le beurre de fabrication domestique ne suffit pas, on n'emploie "que le beurre de beurrerie le plus fin, sans aucune coloration artificielle". C'est dans cette brochure que j'ai appris que le beurre canadien ne contenait aucune coloration artificielle. Ce n'est qu'un mensonge de plus. Voyons ce qu'on dit ailleurs dans cette brochure de propagande. En parlant de l'oléomargarine, il y est dit que

Le tout est mélangé avec du lait et quelques fabricants emploient un petit pourcentage de beurre.

Cela ne vient pas de moi, on ne le trouve pas dans le Hansard, c'est une déclaration des mêmes personnes, des fabricants canadiens d'oléomargarine. Ils disent que "quelques fabricants emploient un petit pourcentage de beurre". Mais on se hâte d'ajouter "du beurre de beurrerie le plus fin, sans aucune coloration artificielle". On croit que ces produits sont mélangés ensemble et barattés; ils ne le sont pas, et j'accepte encore la parole des fabricants. Ces produits sont transformés en une émulsion, comme on fait pour le savon. Le procédé est identique et le résultat n'est pas beaucoup différent. Le barattage est une opération par laquelle on retire le beurre du lait. Vous pourriez baratter ce mélange jusqu'au jour du jugement dernier et vous ne produiriez rien de meilleur que ses composés. Les fabricants ajoutent que tout ce mélange est transformé

...en un produit d'un goût succulent, alors que les corps gras dont il est tiré, bien que tout à

fait sains, ne sauraient, autrement, servir à beurrer du pain.

Le goût doit être succulent, en effet, si c'est tout comme "si l'on mangeait du saindoux". On trouve ensuite cette affirmation au sujet de la valeur nutritive de cet aliment:

Il y a quelques années, le gouvernement anglais a fait expérimenter pour déterminer la valeur de l'oléomargarine en calories. A la suite de ces expériences, on décida d'adopter ce produit dans les institutions du gouvernement.

Mais, monsieur l'Orateur, nous savons que la margarine anglaise est bien supérieure aux produit américains et canadiens. La fabrication en est strictement contrôlée et elle doit être d'une qualité très supérieure. Si la qualité en est si excellente, pourquoi ne mentionne-t-on pas les épreuves imposées par le gouvernement anglais. Les fabricants d'oléomargarine ne sont pas modestes.

Ils auraient pu citer le Livre bleu, mais ils ne l'ont pas fait. Ils disent simplement:

Le gouvernement anglais l'a trouvé très satisfaisant.

Plus loin, ils ajoutent:

Des épreuves sur la valeur de la margarine comme producteur d'énergie, faites récemment par une autorité compétente, ont donné des résultats intéressants. La valeur en calories de différentes matières grasses a donné, pour divers produits commerciaux, une moyenne de 3,710 calories.

Mais on ne nous dit pas quelle est cette autorité compétente. Nous aurions eu besoin de connaître les experts qui ont fait ces épreuves. On dit encore ceci:

La margarine devrait être vendue sous son nom véritable et d'après ses mérites. On ne devrait pas tolérer qu'elle soit mise en vente sous le nom d'un autre produit.

C'est parfait, j'en conviens sans arrière-pensée. Ne la faîtes pas passer non plus sous l'apparence, la couleur et le goût du beurre. Qu'on l'offre comme article entrant dans la préparation des aliments.

On ajoute encore ce qui suit:

La margarine doit son existence à la rareté de matières grasses pour l'alimentation sous la forme comestible; ce produit est devenu en vogue parce que la margarine n'a pas pu fournir aux besoins toujours croissants des populations.

La production des matières grasses provenant du lait en Canada a marché de pair avec l'accroissement de la population; on ne peut donc pas dire que l'usage de la margarine a suivi une marche ascendante, quand la consommation de ce produit est tombé de 14,000,000 de livres qu'elle était il y a quatre ans à 3,000,000. Le moins qu'on peut dire, c'est qu'on a commis une exagération.

[M. Neill.]

Plus loin, il y a des citations empruntées aux discours de quelques-uns des membres les plus en vue de la Chambre, prononcés l'année dernière. Mais, chose remarquable, toutes ces citations sont prises dans les discours des partisans de la margarine, tel que le député de Red-Deer, M. Michael Clark, et quatre de ses collègues. Pourquoi les fabricants ne nous disent-ils rien des 35 pages couvertes par les observations des adversaires de la margarine?

Pourquoi ne nous a-t-il pas dit, s'il voulait être franc, que le Gouvernement, appuyé par une grosse majorité, aurait pu faire passer n'importe quelle mesure? Le projet de loi fut déposé par le ministre de l'Agriculture; et celui-ci en le présentant à la Chambre a affirmé que le bill serait voté. Mais l'opposition au projet fut si grande. tant d'un côté que de l'autre, que le ministre consentit à l'ajourner à l'année suivante. Le projet fut retiré, mais le Gouvernement eut pu le faire voter, s'il l'avait voulu. Il recula cependant devant l'opposition que le projet soulevait

Je citerai un autre passage de cette brochure, qui est la perle des perles. Elle se termine par une série d'opinions émises par des experts. On sait avec quelle facilité on peut se procurer un avis d'expert sur n'importe quoi. Vous trouverez toujours un médecin prêt à affirmer qu'un homme est fou après qu'un autre docteur l'a déclaré sain d'esprit. La brochure nous sert l'opinion de quatre experts, tous éminents. En voici une:

Le docteur H. W. Wiley, autorité connue en matière alimentaire au service du gouvernement des Etats-Unis en 1900...

Il y a onze ans passés.

...a témoigné devant le comité de l'agriculture.

J'ignore de quel comité il est question. En tout cas, voici ce qu'il dit:

Toutes les analyses que j'ai pratiquées sur différentes espèces de margarine et de "faux beurre" n'ont pas monté rien de dédommageable à la santé dans ces produits; la margarine, telle qu'on la fabrique aujourd'hui est saine, agréable au goût et plus nutritive que le beurre.

L'assertion la plus extraordinaire du fabricant de ce produit détestable est encore dépassée par celle-ci que "la margarine est plus nutritive que le beurre." Je vous répéterai maintenant les commentaires du docteur Wiley, qui sont rapportés au hansard, à la page 938. Ici le nom de l'expert est: docteur Harvey Wiley; dans la brochure il apparaît comme H. W. Wiley. Je suppose que c'est le même. En tout cas, voici ce que je lis dans le hansard à la page 938 du hansard de 1919, deuxième session:

Dans un récent numéro de la revue *Good Housekeeping*, le docteur Harvey Wiley dit:

Pour ma part jamais je ne donnerais de margarine de noix, d'oléomargarine ou de toute autre margarine à mes enfants comme produit de remplacement du beurre. Le beurre contient un principe nécessaire à la croissance des enfants que ne possède aucun de ses succédanés. Jamais je ne donnerais aux enfants ou aux adultes dans ma famille un aliment contenant des substances préservatrices, comme le bengoate de soude.

Je ne me souviens plus si c'est la montagne qui est allée à Mahomet ou si c'est Mahomet qui est allé à la montagne. Voilà qui jettera du doute sur la valeur des témoignages d'experts qui affirment une chose aujourd'hui et la contredisent le lendemain. Devant n'importe quel tribunal le témoin qui a fait douter de sa crédibilité sur un point se voit écarté complètement sur les autres.

Vous entendez souvent un juge dire: Je ne crois pas ce témoin; je l'ai trouvé en faute sur beaucoup de points, il peut essayer de dire la vérité, mais il est évidemment incapable de le faire. Nous donnerons à nos amis le bénéfice du doute; nous dirons que cette propagande a été conçue dans l'ignorance—peut-être l'a-t-elle été; dans tous les cas, je prétends qu'elle n'est pas digne de croyance. J'ai fourni des témoignages qui se recommanderont au jugement des honorables députés et avec les faits que prétendront d'autres honorables députés plus versés que moi dans les parties techniques du sujet, la Chambre sera convaincue que nous devons agir loyalement envers les cultivateurs et revenir aux conditions qui existaient en 1917.

L'hon. S. F. TOLMIE: Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) et les compliments qu'il a adressés aux fabricants d'oléomargarine. J'estime pourtant que sur un ou deux points il y a lieu de faire des réserves.

L'honorable député a dit que la propagande avait causé la différence entre les prix actuels du beurre et de la margarine. Aujourd'hui, dans cette ville, le prix du beurre de beurrerie est de 48 cents; celui de la margarine animale est de 28 cents et celui de la margarine végétale de 24 cents. Je connais ceux qui sont intéressés dans la fabrication de la margarine: ce sont des citoyens dont la réputation est excellent et l'honorable député devrait avoir des preuves avant de faire des déclarations de cette nature. La différence, comme cela se produit pour presque tous les articles manufacturés est due en grande partie aux éléments qui entrent dans la fabrication et à d'autres conditions commerciales qui varient de temps en temps, comme tout le monde le sait.

Quant aux composés utilisés en cuisine, je dois dire que la plupart de ces composés se font maintenant au Canada; les huiles employées dans leur fabrication sont importées à l'état brut et sont exemptées de droits. Je pourrais faire remarquer aussi que l'oléomargarine n'est pas le seul produit qui sert à "attraper le public"—si cela se fait. Il y a beaucoup d'autres choses dont on peut faire une mixture dans le commerce ordinaire pour tromper le public. Je ne pense pas qu'on ait fait quelque chose pour la margarine qui n'ait pas été fait pour d'autres articles, comme j'espère le prouver un peu plus tard.

L'honorable député a laissé entendre que la margarine anglaise était de beaucoup supérieure à celle que l'on fabrique au Canada, en raison, a-t-il dit, de l'inspection rigoureuse. Je ne crois pas que l'inspection anglaise se fasse mieux qu'elle se fait au Canada. Ce travail s'exécute seulement dans certains établissements autorisés sous la surveillance sérieuse de notre division d'inspection des viandes du département de l'Agriculture, qui a acquis une très bonne réputation. Toutes les opérations relatives aux mélanges des matières employées dans la fabrication de l'oléomargarine sont l'objet de l'inspection la plus minutieuse.

Si nous devions nous conformer au désir de l'auteur de la résolution, nous devrions simplement enlever à la population du Canada le privilège d'acheter un aliment sain qui se fabrique et se vend dans presque tous les autres pays. C'est un aliment que nos soldats ont utilisé pendant toute la guerre et s'il contient un pourcentage élevé ou inférieur de vitamines, certainement les troupes canadiennes n'ont pas manqué d'entrain quand elles ont rencontré les Allemands. De plus, l'honorable député voudrait confier entièrement aux laitiers la fabrication d'un produit qu'on emploie pour beurrer notre pain et pour beaucoup d'autres choses. Les laitiers sont certainement des gens très honorables; l'industrie de la laiterie est une des plus importantes du pays; je suis laitier moi-même. Mais je ne pense pas que les laitiers aient le droit d'exiger une protection aussi forte que celle que demande la résolution; les laitiers canadiens n'en ont réellement pas besoin. Si les fabricants de beurre des Etats-Unis peuvent faire du beurre avec profit malgré

la vente de l'oléomargarine dans leur pays, assurément les laitiers canadiens peuvent en faire autant.

Il n'y a pas de doute que ce produit est sain; il a été accepté dans le monde entier depuis longtemps comme un produit alimentaire sain. Le laitier prépare son beurre avec les produits du lait et il a le droit de le colorer et de lui donner tout le long de l'année l'apparence du beurre des herbages du mois de juin. Les marchands de bœufs devraient avoir le même privilège pour vendre au meilleur avantage possible, la graisse qu'ils retirent du bœuf. Je dois dire que les sous-produits du bœuf jouent un rôle très important pour établir le prix payé au cultivateur pour l'animal sur pied. Tous les éleveurs de bœufs admettront que le prix du bœuf a baissé beaucoup durant ces dernières années parce que les sous-produits ont diminué de valeur.

Si la présente résolution était adoptée mais que l'on négligeât de légiférer afin de prolonger le délai durant lequel la fabrication et la vente de la margarine seront permise au Canada, il serait alors nécessaire de trouver d'autres débouchés pour écouler les huiles provenant de 600,000 têtes de bestiaux qui sont tués chaque année dans les abattoirs publics soumis à l'inspection de l'Etat. Voilà l'une des raisons qui mélite en faveur de la fabrication de l'oléomargarine au pays, sous le régime d'une inspection minutieuse.

De plus, je suis d'avis qu'il serait absurde d'enlever aux pauvres du pays, le privilège d'acheter de la margarine, du moment qu'ils le désirent. Par ce vocable de "pauvres", j'entends désigner ceux dont les faibles salaires leur permettent à peine de joindre les deux bouts en pratiquant la plus stricte économie, les pères de nombreuses familles ayant de fortes dépenses à rencontrer d'un bout de l'année à l'autre. Je soutiens donc qu'il serait déraisonnable de priver ces citoyens du privilège d'acheter un aliment aussi nourrissant que la margarine, du moment qu'ils veulent bien s'en servir.

La rareté du travail à cette heure par tout le pays prête une nouvelle force à ce raisonnement; il n'est guère de ville au Canada où le chômage n'ait fait sentir ses tristes effets dans le cours de l'hiver dernier.

La fabrication de la margarine toutefois, ne nuit en rien à la production du beurre de première qualité, mais elle fait obstacle à la production du beurre de qualité inférieure que le département de l'Agriculture tente de faire disparaître du marché au prix d'efforts sans nombre. De plus, c'est un fait notoire que personne n'achète l'oléomargarine s'il y a la moindre possibilité de se procurer du beurre à un prix raisonnable. La comparaison des chiffres en ces dernières années établit ce fait hors de tout doute, suivant moi. En 1918, 10,483,179 livres de margarine ont été fabriquées au Canada et nous en avons importé 3,494,621 livres de l'étranger, soit un grand total de 13,977,801 livres. En 1921, nous avons fabriqué au pays 3,780,392 livres de margarine et nous en avons importé 2,057,035 livres, soit un grand total de 5,837,427 livres; ces chiffres accusent donc une diminution de pas moins de 8,140,374 livres entre 1918 et 1921, soit plus de 60 pour 100. C'est là la preuve qu'au fur et à mesure que le prix du beurre a baissé la consommation de l'oléomargarine a diminué d'une façon notable.

En 1918, nous avons fabriqué 93,298,348 livres de beurre de beurrerie tandis qu'en 1921 la production a atteint le chiffre de 111,000,000 de livres en chiffres ronds, soit une augmentation de 17,701,652 livres, en dépit de la concurrence énorme de cette terrible margarine. La division de l'industrie laitière du département de l'Agriculture estime que nous avons consommé environ 240,000,000 livres de beurre en 1921 contre 5,837,427 livres d'oléomargarine, soit un peu plus de 2 pour 100; il ne s'agit donc pas d'une concurrence de nature à nous alarmer sérieusement. Ces chiffres établissent, qu'au cours de cette période, la fabrication du beurre de beurrerie a fait des progrès sensibles en regard de la fabrication de la margarine; c'est là un autre indice que les gens s'abstiennent d'acheter de la margarine lorsqu'ils peuvent se procurer du beurre à un prix raisonnable.

Les habitants de certains pays produisant d'énormes quantités de beurre sont au nombre de ceux qui consomment le plus de margarine. Dans nombre de pays européens, le beurre de première qualité est exporté à l'étranger tandis que l'oléomargarine sert à la consommation domestique. Il n'existe peut-être pas un seul pays au monde dont les produits laitiers jouissent d'une meilleure réputation que ceux du Danemark. Cependant, la population danoise consomme en moyenne chaque année 44 livres d'oléomargarine par tête.

L'un des meilleurs moyens de juger la prospérité de l'industrie laitière, c'est de se rendre compte de la valeur des vaches laitières. Voilà qui est de nature à nous donner une bonne idée de la prospérité de cette industrie ainsi que des prix qu'ob-

tient la vente des produits laitiers. Or, pendant toute la période où de grandes quantités de margarine furent fabriquées au pays, nous constatons que les prix des vaches laitières étaient plus élevés qu'ils ne l'avaient jamais été depuis nombre d'années.

De quoi se compose l'oléomargarine? Ce produit se compose d'extraits de suif et de gras de bœuf comestibles. Ces gras proviennent des animaux qui sont abattus dans des établissements soumis à l'inspection de l'Etat. On ne permet pas l'usage d'autres suifs, sauf ceux qui sont importés étant accompagnés d'un certificat à cet effet. Il y a une distinction à faire entre les suifs de bœuf comestibles et ceux qui ne le sont pas. La margarine contient aussi de la graisse neutre également extraite sous surveillance, du lait frais provenant de vaches, qui ont subi l'épreuve à la tuberculine, ou du lait pasteurisé; du beurre de première qualité; des huiles végétables importées surtout des Etats-Unis et accompagnées d'un certificat du service de la chimie de Washington. De fait, le ministre de l'Agriculture peut exiger n'importe quel certificat de nature à éclaicir la situation. En outre de ces ingrédients, la margarine contient aussi une faible quantité de sel.

La margarine à l'huile de noix se compose entièrement de produits végétaux que l'on baratte avec du lait frais.

Je le répète, la plus stricte inspection préside à la fabrication de tous ces articles et ils ne peuvent être importés dans ce pays sans être accompagnés de certains certificats. Quand j'ai commencé à entendre parler de la fabrication de l'oléomargarine, je m'imaginais que ses éléments constitutifs provenaient des déchets des abattoirs et je ne voulais pas qu'elle fît concurrence à nos produits laitiers. Après avoir visité les établissements où on la fabrique, et m'être livré à une soigneuse inspection à laquelle a beaucoup servi l'expérience que j'ai acquise dans ma profession, j'ai complètement changé d'avis. J'ai constaté que les conditions qui président à la fabrication de cet article et que les éléments qui le composent sont de nature à lui donner la préférence sur ce qui provient bien souvent des étables servant à alimenter l'industrie laitière.

Les règlements à laquelle est assujettie la fabrication de l'oléomargarine, protègent les laitiers aussi bien que les consommateurs. D'abord, la fabrication de cet article n'est permise que dans des établissements licenciés et sujets à l'inspection. En outre, il est défendu au fabricant d'user de matière colorante, il est même défendu de vendre de cette matière avec des paquets d'oléomargarine, il est également défendu à tout autre qu'à un fabricant licencié de mélanger du beurre avec de l'oléomargarine, ce qui signifie que la fabrication de cet article est exclusivement réservée à des établissements de ce genre. Il n'est pas permis au fabricant d'employer les mots "beurre", "beurrerie", "laiterie", ni le nom d'aucune race de bestiaux, sur le paquet ou dans la réclame. Les étiquettes et les qualités doivent avoir été approuvés par le ministre de l'Agriculture. Sur un paquet apparaît le mot "oléomargarine", sur un autre, le mot "oléo", et il est tenu compte de toute vente d'oléomargarine par tous nos commerçants de gros; ils sont obligés de ne la vendre qu'en paquets tels qu'ils les ont reçus de la manufacture. L'importation et la fabrication de l'oléomargarine sont assujetties à la stricte surveillance du directeur général du service vétérinaire et de son habile personnel d'inspecteurs. Le commissaire de l'industrie laitière surveille les ventes qui se font dans le pays et l'usage que l'on fait de l'oléomargarine.

Quel a été le résultat de la loi? En 1919, huit personnes ont été condamnées pour l'avoir violée, et cent onze pour avoir vendu de mauvais beurre. En 1920, 126 personnes furent condamnées pour avoir vendu de mauvais beurre, et 12 pour avoir violé la loi relative à l'oléomargarine. En 1921, 12 personnes furent condamnées pour avoir vendu de ce produit contrairement à la loi, et 126 pour avoir vendu de mauvais beurre. On voit donc que les fabricants de bon beurre n'ont pas tant à redouter le fabricant et le commerçant de l'oléomargarine que le fabricant de mauvais beurre. Cela indique...

M. WARNER: L'honorable député pourrait-il nous dire combien d'établissements ne vendaient que de l'oléomargarine et combien ne vendaient que du beurre?

L'hon. M. TOLMIE: C'est ce que je ne saurais dire au juste. D'ordinaire les épiceries sont des établissements où l'on peut se procurer de l'oléomargarine et du beurre. Les chiffres que je viens de citer font voir que d'après la loi actuelle, il est beaucoup plus facile de contrôler la vente de l'oléomargarine que celle du beurre dont la fabrication n'est pas assujettie à une inspection constante. Je m'accorde sur une couple de points avec l'honorable député qui m'a précédé, j'admets que l'oléomargarine importée au Canada devrait être frappée d'un droit ou même être d'une qualité déterminée. Certains fabricants d'Europe privent de son odeur naturelle l'huile de

baleine obtenue de la Colombie-Anglaise et la font servir à la fabrication de l'oléomargarine. Je suis informé, que l'article ainsi fabriqué n'a aucunement goût de poisson. Nos fabricants n'emploient encore que des huiles végétales ou des huiles animales obtenues de nos abattoirs.

M. STANSELL: Toutes ces huiles sont-elles obtenues de nos abattoirs?

L'hon. M. TOLMIE: Il en vient des Etats-Unis. Les huiles importées sont accompagnées d'un certificat du bureau de l'industrie animale à Washington. Comme mon honorable ami le sait peut-être, ces certificats sont échangés entre le bureau canadien qui préside à l'hygiène relative aux animaux, et le bureau américain de l'industrie animale; chaque pays accepte les certificats de l'autre.

Monsieur l'Orateur, je n'entends pas retenir la Chambre lorsque je lui aurai dit qu'à mon avis, cette denrée étant saine, nous devrions en permettre la vente au pays. Ceux qui désirent l'acheter devraient jouir de ce privilège. Cependant, il nous faut veiller à l'inspection de la fabrication et de la vente afin qu'elles ne nuisent pas aux produits laitiers. Je crois que mes calculs démontrent qu'elles ne produisent pas de tels résultats à l'heure présente. Les produits secondaires ont un rôle très important dans la vente des viandes de boucherie au Canada; c'est pour cette raison que je suis d'avis que nous devrions permettre la vente de la margarine chez nous, comme cette vente est permise en d'autres pays. Je puis dire que je m'adonne de ce temps-ci à l'industrie laitière sur la côte du Pacifique. J'élève aussi des bestiaux pur sang et, si je m'opposais à la fabrication et à la vente de la margarine en ce pays, je pourrais probablement me créer bon nombre d'amis parmi les membres de l'industrie laitière.

D'un autre côté, je pense que nous devons faire preuve ici d'une plus grande largeur de vue. Quant à moi, je suis persuadé que la margarine est une bonne chose à avoir au Canada pour le plus grand bien de la masse de ses habitants. Dans les circonstances, je me propose d'oublier en ce moment les liens qui m'attachent à l'industrie laitière et de combattre le projet de résolution.

M. LEWIS: Mon honorable ami peut-il nous expliquer pourquoi le cultivateur danois vend son beurre à la Grande-Bretagne et que sa situation est si précaire qu'il est tenu de manger un succédané du beurre? Et mon honorable ami donne-t-il à entendre que le cultivateur canadien qui s'adonne à l'industrie laitière devrait agir de même à l'égard de sa famille?

L'hon. M. TOLMIE: Je n'ai pas de conseil à lui donner quant à ce qu'il a de mieux à faire pour le bien de sa famille; j'ai une famille et je sens que j'ai assez à faire en m'occupant d'elle. Il est généralement compris, il me semble, que le cultivateur danois vend son beurre à la Grande-Bretagne et mange de la margarine parcequ'il désire empocher la différence des prix de ces denrées, différence assez notable.

M. W. D. EULER: Le projet d'interdire la fabrication de la margarine au Canada a été discuté ici pendant plusieurs sessions. A mon avis, beaucoup de temps s'est gaspillé, car à chaque session, nous avons entendu répéter les arguments de la session précédente. Voilà probablement le principal motif qui engage à élever la voix pour suggérer que, cette fois-ci, nous règlions définitivement la question de savoir si la margarine se fabriquera et se vendra en ce pays. Selon moi, deux facteurs seulement doivent contribuer à la solution. La margarine est-elle un produit sain, un aliment qui convient à la population canadienne? C'est l'une des choses à considérer. La margarine se vend-elle pour ce qu'elle est et ne la donne-t-on pas pour autre chose? Telle est la question à examiner en deuxième lieu.

Si nous démontrons que la margarine est un produit sain et qu'elle ne se vend pas sous de fausses couleurs, je soutiens que c'est un article dont le commerce est légitime et que le Parlement fédéral ne doit pas en entraver la fabrication et la vente avec les précautions voulues.

D'après ce que j'ai entendu, l'auteur du projet de résolution n'a pas prouvé que la margarine soit préjudiciable à la santé du consommateur; de fait, il est assez généralement admis que cette thèse ne saurait être soutenue avec succès. Nous tenons de l'analyste fédéral que la margarine est un produit sain. L'an dernier et aujourd'hui encore, le ci-devant ministre de l'Agriculture en a témoigné, et je prise hautement son opinion. La margarine se fabrique en vertu d'un permis dans des établissements soumis à une inspection par l'Etat, et sa vente est entourée de garanties de toutes espèces.

D'un autre côté, je dirai que si la vente de la margarine n'est pas assez à l'abri de la supercherie, comme le député de Comox-et-Alberni (M. Neill) semble le dire, je serais bien d'avis d'établir d'autres restric-

tions qui protégeraient assez les intérêts du public. On ne donne même pas à entendre gravement que la margarine se vend au pays pour autre chose que ce qu'elle est vraiment. Le ci-devant ministre de l'Agriculture vient de montrer les cartons ou les enveloppes dans lesquels ce produit est vendu et je ne pense qu'il soit possible de prendre la margarine pour autre chose. Il se peut qu'on fasse passer la margarine pour du beurre dans des restaurants et des pensions; cependant, comme le disait un orateur précédent, il est douteux que la vente de cette denrée soit accompagnée de plus de fausses déclarations et de supercherie que la vente de tout autre article qu'on pourrait nommer.

Le seul argument qu'on ait à faire valoir contre la fabrication et la vente de la margarine, c'est qu'en les interdisant on se trouverait à favoriser l'industrie laitière. Autrement dit, les partisans du projet de résolution désirent que l'on mette un terme à la vente de la margarine afin que le beurre puisse se vendre plus cher. N'en déplaise à ceux qui ne pensent pas comme moi, si ce n'est pas là prendre fait et cause pour certains intéressés, formuler une demande à laquelle le Parlement ne doit pas prêter l'oreille, je serais bien aise qu'on m'en fournît un exemple qui sautât plus aux yeux.

Certes, à cette heure où ils se heurtent à tant d'obstacles, nous tenons tous, il va sans dire, à ce que les cultivateurs puissent exercer leur industrie dans des conditions plus favorables. Tel est mon avis; cependant, le Parlement ne doit pas, en principe, s'arroger le droit de détruire une industrie canadienne, une industrie légitime, qui met à la disposition des masses populaires un produit sain moins cher que le beurre, à la seule fin de favoriser une autre industrie et de la mettre en mesure de réaliser de plus gros bénéfices. Mon attitude me paraît absolument inattaquable. Le Parlement n'est pas en droit de causer la ruine d'une industrie légitime pour venir en aide à une autre industrie légitime, quelque importante que soit cette dernière. A quoi conduirait la consécration d'un tel principe?

Je me permettrai d'établir quelques comparaisons. D'aucuns les diront peut-être tirées par les cheveux, mais il n'en est rien; elles me semblent bien applicables à la demande d'interdiction de la fabrication de la margarine. Si, par exemple, on peut décréter l'interdiction absolue de la vente et de la fabrication de la margarine afin de favoriser les fabricants de beurre, qu'est-ce qui empêchera le producteur de saindoux, l'éleveur de porcs, le saleur de s'opposer à la vente des compositions végétales, des huiles et autres produits qui entrent dans la cuisine et dans la fabrication du pain à la maison? L'argument vaut dans un cas aussi bien que dans l'autre. Pourquoi le fabricant de bas de soie ne trouverait-il pas mauvais qu'un autre fabriquât des bas de coton, parce que cela nuit à son industrie? S'il est des gens qui ne peuvent s'offrir que des bas de coton, quelle raison aurait-on de les empêcher de s'en acheter?

M. CHAPMAN: Ou des chaussettes en papier.

M. EULER: S'il est au Canada un industriel capable de fabriquer avec du papier des bas qui se puissent porter, je veux bien qu'il en fabrique, pourvu que ceux qui les achèteront sachent ce qu'on leur vendra.

M. BROWN: De même pour la chaussure faite de papier.

M. EULER: Dans le temps, les gens ne savaient pas qu'on leur vendait des chaussures faites avec du papier. Pourquoi les fabricants des cinquante-sept variétés, dont on parle tant et qui sont l'objet d'une si grande réclame, ne viendraient-ils pas prier le Parlement d'interdire la fabrication au foyer des marinades, des conserves de fruits et autres? L'interdiction est aussi logique dans un cas que dans l'autre.

On reproche à la margarine de n'être qu'une contrefaçon, et l'on prétend que pour cette seule raison il ne convient pas d'en autoriser plus longtemps le commerce.

M. LEWIS: L'honorable député donne-t-il à entendre que le bas de coton n'est pas un bas et que celui qui est fait de soie en est un?

M. EULER: Nullement. Ce que je cherche à démontrer c'est que l'on aurait tort de détruire une industrie parce qu'elle porte préjudice à une autre. C'est pourquoi, faisant une comparaison bien simple, je dis que le fabricant de bas de soie n'aurait pas moins de raison de se plaindre de ce que le fabricant de bas de coton nuirait à son industrie. Le succédané n'est pas nécessairement chose mauvaise; il suffit qu'en l'achetant les gens savent à quoi s'en tenir. Cela se pratique constamment dans le commerce.

Entrez dans un magasin de pelleteries: vous serez bien meilleur juge que moi si vous savez faire la différence entre les fourrures qui s'y vendent sous des noms divers. Mais si une personne achète un manteau de fourrure sachant que ce n'est que l'imitation d'un manteau d'une autre qualité, je

ne vois pas de mal à ce qu'on lui permette d'en faire l'acquisition, pourvu qu'elle sache quelle sorte de marchandise on lui vend. On peut dire du béton qu'il n'est qu'une imitation, un succédané de la pierre—excellent succédané, en vérité; mais ce n'est pas une raison de ne s'en point servir. Le coton prend très souvent la place de la laine; c'est un excellent article.

Le proposeur de la résolution a parlé de vitamines; il a dit que le beurre contient une forte proportion de vitamines mais non la margarine. Je ne suis pas sûr s'il a raison on non, mais, certainement, il ne prétendra pas que, parce que l'on ne trouve pas de vitamines dans la margarine, les consommateurs de ce produit ne les auront pas nécessairement sous une autre forme.

Il devra s'occuper de plusieurs autres lois prohibitives. J'ai lu, l'autre jour, que les pommes de terre contiennent beaucoup de vitamines. Les vitamines sont situées immédiatement sous la pelure de la pomme de terre. Si vous la pelez, comme font la plupart des maîtresses de maison, vous perdez toutes les vitamines. Je propose que nous adoptions également une résolution défendant aux mères de famille de peler cette plante alimentaire et de forcer ainsi les hommes à les manger en entier. Il m'arrive d'aller dans un restaurant où, vis-à-vis les divers plats du menu, sont indiqués les calories que produisent chacun de ces plats. Je crois que le bacon est en tête de la liste. L'honorable député soutiendra-t-il alors que nous devons tous manger du bacon à l'exclusion du veau, du bœuf, des œufs, des céréales, et le reste? Ce raisonnement est absurde. Si ce principe était reconnu, nous serions obligés d'avoir un inspecteur à la table de chaque consommateur pour voir à ce qu'il ne mange que des aliments qui ne contiennent que la quantité voulue de vitamines, de calories, et ainsi de suite.

L'honorable député a déclaré aussi que la margarine ne saurait être fort en faveur parce que, alors que nous en consommions environ 12,000,000 de livres il y a quelques années, nous n'en avons mangé, l'an dernier que 3,000,000 de livres. S'il a raison, comme je n'en doute pas, la difficulté se résoudra d'elle-même en peu de temps. Si les consommateurs n'ont acheté que 3,000,000 de livres l'an dernier, cela montre qu'ils préfèrent le beurre et qu'ils ont les moyens de se le procurer. Mais, s'il en est encore qui aiment mieux la margarine, pourquoi le Parlement les en empêcherait-il? Cette conduite ressemblerait à de la prohibition. Je ne parle pas de la prohibition des spiritueux, le principal argument contre leur usage était qu'il est nuisible aux consommateurs et à leurs familles. Cet argument peut être juste ou non, mais même s'il l'est, un grand nombre de personnes y opposent le principe de liberté individuelle. Je ne m'arrêterai pas à cette discussion, mais en ce qui concerne la margarine, on ne peut dire qu'elle est nuisible. Elle ne devrait donc pas être l'objet d'une loi de prohibition.

[M. Euler.]

On nous a dit, aujourd'hui, que le beurre se vend 48 cents la livre et la margarine 28 cents. Voilà une excellente raison pour laquelle ceux qui ne peuvent payer le beurre 48 cents la livre, ne soient pas privés du droit et de l'opportunité d'acheter un produit dont ils se contentent et qui est le meilleur pour eux, dans les circonstances. J'irai plus loin. Même si la margarine coûtait plus cher, si elle est saine et que je veux m'en procurer, personne ne peut logiquement avoir le droit de m'empêcher d'en acheter. C'est une simple question de droit individuel, et je crois que c'est celle que comporte cette résolution plus que toute autre.

Je serais grandement surpris de voir mes honorables amis de la gauche conservatrice appuyer cette résolution, parce que c'est de la protection de la pire espèce. C'est plus que de la protection, c'est de la prohibition. La protection douanière est ordinairement dirigée contre l'étranger. Le manufacturier canadien qui veut une protection douanière désire autant que possible fermer les portes du pays aux marchandises du dehors.

D'un autre côté, si cette résolution est adoptée, nous empêcherons nos compatriotes de se livrer à une certaine industrie produisant un article qui est reconnu comme un article légitime de commerce. Ce serait là l'empiétement le plus révoltant et le plus injustifiable sur la liberté individuelle. La loi qui défend la margarine aurait dû être révoquée depuis longtemps, et non simplement suspendue d'année en année. Elle a été adoptée il y a trente-six ans. Eh! bien, il est à peu près temps de l'abroger. Le Gouvernement, au lieu de discuter de nouveau s'il suspendra cette loi prohibitive une autre année, devrait la révoquer une fois pour toutes, afin que nous ne recommencions pas chaque année, le même spectacle. Pour ces divers motifs, je m'oppose carrément à la résolution. J'espère que la loi sera abrogée, et cette question épineuse réglée une fois pour toutes.

Il a tellement épuisé le sujet qu'il me reste bien peu à ajouter à ce qu'il en a dit. La députation a dû recevoir une brochure contenant l'exposé des raisons favorables aux différents intéressés. Cependant, on peut dire qu'on a exagéré les raisons militant en faveur de l'idée qu'il faudrait permettre l'importation et la fabrication de l'oléomargarine. On dit que cet article est fabriqué et importé d'après les règlements les plus stricts. Il l'est en apparence, mais les règlements qui y président sont difficiles à appliquer; il est fort possible, il est même probable qu'on les viole et qu'on représente cet article de qualité inférieure comme valant tout autant que le beurre. On prétend que c'est un produit sain. Je n'y contredis pas. On ajoute que c'est un article légitime de commerce. Je n'y contredis pas, non plus, car les lois du pays l'ont déclaré tel. On nous signale que la vente en est permise dans plus d'un pays, et cela est également vrai. On dit aussi qu'il est fabriqué surtout avec des produits de la ferme, mais tout le monde n'est pas d'accord sur la proportion exacte des produits animaux qui entrent dans la fabrication de l'oléomargarine. Si je m'oppose à la fabrication et à la vente de cet article, ce n'est pas sous prétexte qu'il est malsain, c'est plutôt parce qu'il nuit au principe de la protection due à l'agriculture, à l'industrie et à la classe ouvrière. Quiconque tire profit de son occupation ne doit pas ignorer que certaines autres occupations comportent des désavantages. L'agriculture et l'industrie laitière doivent être protégées contre une concurrence injuste et, par conséquent, contre l'importation de cet article en franchise, et contre sa fabrication. Voici, au sujet de l'oléomargarine, une résolution adoptée par le conseil national de l'industrie laitière du Canada à sa réunion du 31 janvier dernier à Winnipeg:

> Que, vu le ralentissement de l'industrie laitière, les bas prix actuels de la matière grasse, l'importance de favoriser l'augmentation de la production de la crème et la difficulté de trouver, dans le pays ou à l'étranger, à écouler facilement le beurre que le Canada produit à l'heure qu'il est, le conseil national de l'industrie laitière est d'avis que le Parlement ne devrait plus encourager l'importation, la fabrication ou la vente de l'oléomargarine, et il prie le gouvernement fédéral de ne présenter aucune mesure au sujet de l'oléomargarine à la prochaine session du Parlement.

Voilà ce que pense cette association qui représente l'industrie laitière. Pour moi, je tiens à protéger cette industrie, l'agriculture étant celle de toutes les occupations qui comporte le plus d'exigences et le plus d'efforts; c'est également celle qui, depuis quelques années, est peut-être la moins profitable. Il faut donc la protéger contre l'importation de l'oléomargarine.

L'honorable député (M. Euler) qui m'a précédé, a dit qu'il ne fallait ruiner aucune industrie légitime. Celle-là fut établie à titre de pis aller pendant la guerre et à cause de la guerre. On a toujours compris qu'il serait possible d'y mettre fin en tout temps. Il n'y a donc pas lieu d'invoquer en sa faveur la question de droits acquis, pour empêcher le Parlement de prendre toute attitude qu'il jugerait à propos de prendre à cet égard. Puisqu'il s'agit de protection, je ferai aussi allusion aux taux de transport. J'espère qu'on va trouver moyen de les réduire et de faire ainsi disparaître un des graves obstacles contre lesquels les cultivateurs de l'Ouest ont à lutter. Il faut les protéger contre le grand désavantage qui leur résulte des longues distances. Je signalerai aux honorables députés qui siègent à ma gauche qu'ils pourraient et devraient même considérer ce point-là comme se rattachant au principe de la protection.

J'aimerais qu'on accordât plus de protection aux exploitants des houillères des Provinces maritimes, étant donné leur éloignement, et s'il était possible, on devrait leur faire certaines concessions de tarifs de transport pour leur assurer des débouchés dans l'Ouest. Je n'ai pas besoin de traiter à fond cette question. J'ai clairement défini mon attitude. A mon estime, le Parlement doit étudier avec le plus grand soin tout ce qui se rattache aux intérêts de l'industrie laitière du Canada. On a affirmé, à bon droit, qu'à l'origine, on n'a eu l'intention de permettre la fabrication et l'importation de l'oléomargarine, dans l'Est, que durant la guerre et à cause de l'état de choses en découlant. Cet état de choses est disparu et l'industrie ne compte plus que sur des marchés restreints. Elle a en main un excédant de production et les marchés du monde sont démoralisés, dans une certaine mesure. Les prix baissent et la situation n'est plus ce qu'elle était lorsque cette permission fut accordée. Nous en sommes revenus où nous en étions, avant qu'on n'accordât cette permission.

La Chambre devrait étudier sérieusement cette question du point de vue sur lequel j'ai insisté, c'est-à-dire, celui de la protection purement et simplement. Je crois en la protection pour toutes les industries du pays, sans en excepter une seule. Le cultivateur a droit qu'on le protège à cet égard et les autres habitants du pays devraient être prêts à lui accorder ce droit. J'espère que la Chambre approuvera la résolution

et qu'on soumettra et fera adopter tout projet de loi requis pour lui donner effet, afin qu'on puisse prohiber la fabrication et l'importation de l'oléomargarine, au moins, jusqu'à ce que l'on constate que l'état de choses en général soit tel qu'il convienne, dans les intérêts de la population, de permettre le fonctionnement de cette industrie. Je sais que la députation est loin de tomber d'accord sur ce sujet, mais je persiste à faire observer qu'on devrait étudier sous un jour favorable les intérêts de notre industrie laitière et ceux de nos cultivateurs, en général, et qu'ils ont droit à cette juste mesure de protection que l'interdiction de la fabrication et de l'importation de ce produit leur donnerait.

M. LEGER: L'intérêt de l'industrie laitière et de la culture mixte de mon comté m'engage à approuver cordialement cette résolution. Nous encourageons, dans la partie du pays que j'habite, l'industrie laitière autant que la culture mixte et cela, dans toute la mesure que nous pouvons le faire, et c'est une vérité indiscutable que l'importation et la fabrication de l'oléomargarine rendent inutiles, jusqu'à un certain point, les efforts que nos cultivateurs tentent en vue d'accroître la nombre de leurs bestiaux et d'accentuer le production de leur industrie laitière.

Depuis cinq ou six ans la Chambre a dû s'occuper de ce qui sert de base à cette résolution et quand, un an après la guerre, elle a étudié la question de continuer la fabrication et l'importation de l'oléomargarine, bien que, si je ne me trompe pas, elle fût opposée à cette continuation, la majorité des représentants du peuple crut qu'il valait peut-être mieux prolonger le temps fixé pour la durée de cette fabrication et de cette importation d'une autre année alors que l'état de choses redeviendrait normal. Nul ne saurait faire croire à la Chambre qu'un article contenant un mélange de suif et d'huile avec une faible quantité de lait ou de crème est un succédané convenable du beurre. J'ai été amusé de voir l'ancien ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) montrer un paquet de l'oléomargarine. L'extérieur a bonne apparence, mais, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que mon honorable ami ait jamais examiné l'intérieur de paquets semblables. J'en ai acheté un moi-même, dans le but de satisfaire ma curiosité. J'ai constaté que le contenu était un mélange graisseux et d'apparence huileuse qui, à mon estime, était impropre à la consommation humaine. Mais on force les pauvres gens à l'acheter. Je n'aimerais pas voir mes parents, mes amis et mes électeurs se servir d'un pareil succédané du beurre. J'aime toujours voir l'homme pauvre utiliser des denrées alimentaires bonnes et substantielles et non ces succédanés peu satisfaisants.

Dans l'élevage du bétail nous devons utiliser le lait de nos vaches. Je le demande aux honorables députés, agirions-nous sagement, en jetant de côté la crème, ainsi que nous devrions le faire, afin que l'oléomargarine puisse remplacer notre beurre.

Je ne le crois pas. Maintenant que nous sommes de retour à des conditions normales, il n'y a plus de nécessité pour nous d'importer ou de fabriquer cet article au préjudice de notre industrie laitière et de celle de l'élevage du bétail. C'est pourquoi, je réclame la suppression de l'importation et de la fabrication de la margarine au Canada, et j'éprouverai beaucoup de plaisir à appuyer cette résolution.

M. MUNRO: Monsieur l'Orateur. L'argument principal invoqué en faveur de la continuation de l'importation et de la fabrication de l'oléomargarine semble être perdu de vue parfois. Jamais on n'a tenu la margarine pour un produit de valeur nutritive égale à celle du beurre, mais on a cru à propos d'en encourager l'emploi comme succédané peu coûteux du fromage pour les classes pauvres. Je demanderais où se trouvent ces dernières, au Canada. Plusieurs d'entre nous, nous avons entendu nos amis progressistes décrire la situation difficile qui existe présentement dans les provinces de l'Ouest. Pour ma part, je veux bien croire ce qu'ils nous ont dit. Vous me demanderez pour quelle raison.

Je dirai que c'est parce que je suis moi-même cultivateur. Mais on s'apercevra, avant la fin, qu'à part des cultivateurs, il y en a beaucoup d'autres à convaincre. C'est pourquoi j'accueille favorablement la demande que font mes honorables amis des prairies de rétablir la commission du blé avec tous ses pouvoirs du début. Mais je veux être logique et, tout en étant disposé à donner à mes collègues progressistes cet appui personnel, je n'en suis pas moins d'avis que c'est un genre de protection.

Des VOIX: Non, non.

M. MUNRO: Je répète que c'est un genre de protection et je dirai même que, jusqu'à certain point, c'est une atteinte à la liberté individuelle. Néanmoins, des mesures semblables ont été prises par les gouvernements antérieurs et je ne vois pas pourquoi on ne recommencerait pas dans la circonstance actuelle, si les cultivateurs sont vraiment dans la situation qu'expose

nos collègues progressistes. Je le crois, car les cultivateurs, qu'il s'agisse de grains ou de produits laitiers, sont dans une situation qui n'est pas du tout satisfaisante. C'est pourquoi ils ont ma sympathie et je vais les appuyer.

On objectera peut-être que je parle de grain quand il s'agit de produits laitiers. Je me demande, monsieur l'Orateur, combien de cultivateurs de grains s'occupent en même temps de produits laitiers. Je suppose que la plupart d'entre eux ont des vaches laitières. Eh bien, pour montrer la situation dans laquelle se trouvent les éleveurs de vaches laitières dans l'Ouest, qu'on me permette de citer un article publié dans l'édition du 24 février du *Financial Post*. D'après moi, quand les cultivateurs, qu'il s'agisse de grain ou de produits laitiers, viennent demander au Parlement qu'on les protège, c'est qu'ils en ont besoin et grand besoin. Mais les cultivateurs qui se spécialisent dans les produits laitiers ne sont pas venus nous demander des lois spéciales. Voilà la dépêche envoyée d'Edmonton:

> Cette province produira 18 millions de livres de beurre en 1922 et 25 millions de livres l'année suivante. Suivant les prévisions de l'Association de l'Association des laitiers d'Alberta cela représentera une augmentation de 100 pour 100 en deux ans, et, d'après les indications actuelles, cela ne paraît pas être exagéré.

Ecoutez bien ceci:

> Les laitiers se sont prononcés en faveur d'une augmentation de droits de 3 à 6 cents par livre sur le beurre importé de Nouvelle-Zélande, qui est la principale concurrence pour l'Alberta.

Est-ce que cela constitue une protection? Je ne dis pas qu'ils ont tort; mais nous, en Colombie-Anglaise, nous en avons encore plus besoin qu'eux, car leur beurre nous vient de l'Est; de la côte nous vient le beurre de la Nouvelle-Zélande; nous recevons aussi des œufs chinois et quantité de produits de ce genre; c'est à rendre perplexe.

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami veut-il dire que le beurre de la Nouvelle-Zélande fait concurrence sur le marché de la Colombie-Anglaise au beurre fabriqué chez nous? C'est assez remarquable.

M. MUNRO: On trouve du beurre néozélandais dans tout le Canada, même à New-York.

On a parlé des pauvres et combien la margarine leur est nécessaire. Or, si nous en jugeons d'après l'histoire que nous ont racontée les progressistes, il y a des pauvres ailleurs que dans les villes. Je n'ai jamais entendu de ma vie un récit plus pitoyable que celui qui nous a été fait ici durant cette session; et les cas de ce genre sont nombreux. D'un côté, vous voyez les pionniers habitant des régions tristes et solitaires aller à l'épicerie avec quelques livres de beurre de ferme pour se procurer les objets de première nécessité, tandis que, de l'autre côté, les soi-disant pauvres des villes se promènent dans les rues gaies et brillantes et vont au cinéma ou au théâtre ou l'on joue ces refrains:

"Pack up your troubles in your old kit bag", "We won't go home until morning", et d'autres.

On prétend que la margarine est un succédané du beurre. Le prix du beurre est-il si élevé qu'on ait besoin d'y substituer la margarine? Je suis moi-même dans l'industrie laitière; je m'en suis occupé peut-être encore plus activement que l'ancien ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) et je dis que, au Canada, aujourd'hui, la production du beurre se fait à perte. Si l'association des laitiers de la vallée du Fraser n'avait pas un débouché à Vancouver où nous pouvons vendre le lait complet au cours ordinaire, nous fermerions boutique. Nous travaillons pour rien. Je vais vous en donner un exemple: L'an dernier, l'association des laitiers de la vallée du Fraser, qui est une société purement coopérative, composée des laitiers de la vallée du Fraser, a produit 143,000 livres de beurrre de plus que l'année précédente, et, cependant, elle a reçu $500,000 de moins. Les salaires ont aussi diminué, l'an dernier, de $50,000. A l'heure actuelle les laitiers ne réalisent aucun bénéfice; au prix où ils vendent leurs produits, ils ne peuvent pas acquitter leurs impôts, ni vivre, à moins que les autres articles nécessaires à l'existence ne diminuent dans la même proportion. Cependant, il y a des gens qui disent que la fabrication et la vente de la margarine ne fait aucun tort à l'industrie laitière. Je parlais l'autre jour avec des gens d'Ontario, des cultivateurs, gens pratiques qui ont bien réussi.

Ils me dirent qu'ils avaient beaucoup de difficultés à vaincre, qu'ils ne savaient pas comment ils pourraient sortir de leur situation actuelle. J'ai rencontré un homme, avant-hier, qui avait visité récemment la ferme où il a passé ses premières années. Il m'a dit qu'il n'avait jamais encore vu autant de fermiers réduits à leurs dernières ressources. Il ajouta: "Ils essaient tous d'emprunter de l'argent, tout en ne sachant pas comment ils pourront le rendre".

On nous parle beaucoup de la valeur du marché domestique; presque tous les honorables députés deviennent éloquents

quand ils abordent ce sujet. Est-il raisonnable de supposer que la vente de la margarine dans notre pays va contribuer à créer un débouché pour les produits laitiers? Vous savez bien que non; si cela était, pensez-vous que les fermiers engagés dans l'industrie laitière de notre pays adopteraient une résolution comme celle que vient de nous lire l'honorable député de Leeds (M. Stewart)? L'honorable député de Leeds n'a-t-il pas lu une résolution de l'Association des laitiers de la Colombie-Anglaise?

M. STEWART (Leeds): C'est une résolution du Conseil national de l'Industrie laitière du Canada.

M. MUNRO: Elle a été approuvée à la convention annuelle de l'Association des laitiers de la Colombie-Anglaise, qui a eu lieu à Chilliwack, en février dernier. Cette résolution se lit comme suit:

Considérant que l'industrie laitière devient l'une des branches les plus importantes de l'agriculture dans la Colombie-Britannique;

Considérant que la modicité des prix actuels de tous les produits laitiers, rend nécessaire qu'on stimule et que l'on agrandisse le marché pour ces produits, tant au pays qu'à l'étranger, afin que ceux qui sont engagés dans cette industrie soient convenablement rémunérés;

Considérant que l'admission en franchise au Canada de l'oléomargarine produit aux Etats-Unis, tandis que le beurre canadien entrant aux Etats-Unis est soumis à des droits élevés, et que la vente et l'usage de la margarine au lieu du beurre, souvent à l'insu du consommateur, sont injustes pour les fabricants de beurre au Canada;

Considérant que le prix du beurre est maintenant si peu élevé qu'il est à la portée de tous ceux qui désirent en faire usage;

Il est résolu par l'Association des laitiers de la Colombie-Britannique, à son assemblée annuelle, que l'importation et la fabrication de la margarine au Canada devraient être discontinuées, parce que l'usage de ce produit est maintenant contraire aux meilleurs intérêts du pays;

Et qu'une copie de cette résolution soit adressée à l'honorable ministre de l'Agriculture du Canada et à tous les députés des comtés de la Colombie-Britannique.

Quelques honorables députés essaient de convaincre la Chambre que la vente de l'oléomargarine au Canada, ne constitue pas un danger sérieux, pour l'industrie laitière. Mais quels sont ceux qui connaissent le mieux les besoins de l'industrie laitière, ceux qui y sont employés depuis longtemps, ou ceux qui n'ont jamais rien eu à faire? Je suis d'avis que ce sont les premiers. La convention des Laitiers de la Colombie-Anglaise que je viens de mentionner, a été l'une des assemblées les plus importantes de ce genre, qui aient eu lieu dans la Colombie-Anglaise. Je viens de lire les conclusions auxquelles on y est arrivé et qui ont été soumises aux honorables députés de cette Chambre.

Je prétends aussi, monsieur l'Orateur, que si le Gouvernement permet la continuation de la vente et de la fabrication de la margarine au Canada, ce sera une mesure qui viendra en contradiction avec la politique du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux pour l'encouragement de la construction de beurreries. Je crois que le gouvernement fédéral avait une beurrerie modèle que l'on a exhibé dans tout le pays—j'aimerais à ce que l'on me corrige si je me trompe. Je sais que, dans la province de la Colombie-Anglaise, le gouvernement dépense beaucoup d'argent pour assister les pionniers des nouvelles régions, en achetant du bon bétail et en leur envoyant des instructeurs pour leur aider à commencer leur travail. On comprend l'importance de cette question au point de vue du succès du défrichement et de l'établissement de la ferme. Le gouvernement va-t-il se donner la peine d'enseigner à ces gens à faire du bon beurre et à prendre soin du lait, et, en même temps, permettre la fabrication d'un substitut comme la margarine, pour en prendre la place?

Quant à l'argument que l'on devrait permettre la fabrication de la margarine parce qu'il y a tant de pauvres gens, j'aimerais à poser une question aux honorables députés: La pauvreté est-elle tellement grande dans les villes et les cités d'un grand pays neuf comme le Canada, avec sa population de 9,000,000 d'habitants, que nous soyons obligés d'importer des Etats-Unis un substitut pour le beurre? Quelqu'un est-il prêt à défendre la proposition que nous ne pouvons pas fournir de bon beurre à nos gens et qu'il faut importer un substitut à bon marché? Peut-on soutenir cette proposition, alors que le beurre se vend tellement bon marché, que les laitiers travaillent pour rien et que nous cherchons des marchés pour y écouler le surplus de nos produits laitiers que nous ne pouvons consommer chez nous? Il me semble que c'est un argument ridicule, qui était peut-être soutenable pendant la guerre, mais, à présent que nous sommes revenus aux conditions normales, nous n'avons plus besoin de continuer la politique adoptée comme mesure de guerre.

Nous autres fabricants de produits laitiers, nous différons de nos amis les progressistes comme ceci: nous demandons à ce qu'on revienne aux conditions d'avant-

guerre; eux, désirent le maintien des conditions du temps de guerre. Nous voulons retourner au point de départ. Ce n'est pas nous qui avons demandé le changement; on l'a fait, dit-on, dans l'intérêt public. Nous voulons retourner aux conditions normales.

Il est prouvé, monsieur l'Orateur, que la fabrication du beurre se fait au-dessous du prix coûtant et une nouvelle baisse du marché, aura certainement pour effet de nuire encore à cette industrie, et peut-être de la ruiner. Cette situation est une des causes qui enlèvent des producteurs à l'agriculture et les jette dans les rangs, déjà trop gros, des ouvriers sans-travail des villes. Au lieu de dépouiller Pierre pour habiller Paul, on ferait mieux de persuader à la population pauvre des villes d'aller travailler sur la terre et de faire du beurre, pour changer d'occupation. Il y en a beaucoup qui pensent qu'il suffit de s'installer sur un morceau de terre pour avoir tout à souhait. On devrait bien pouvoir décider ceux qui ont cette opinion à faire de l'agriculture, pour qu'ils voient par eux-mêmes si le sort du cultivateur est aussi avantageux qu'on le dit.

On invoque un autre argument en faveur du commerce libre de la margarine, en disant que ce produit est en usage partout ailleurs. Mais le Canada, est en grande partie un pays neuf, aux premiers stages de son développement. L'industrie laitière n'y est pas encore aussi bien établie que dans les pays plus vieux. Les conditions de la main-d'œuvre ouvrière nous sont adverses. Depuis un grand nombre d'années, les gouvernements ont cru devoir protéger les jeunes industries du Canada contre la concurrence étrangère au moyen de droits de douane ou de subventions. Le régime protectionniste, fondé sur ce principe, est reconnu et mis en vigueur, et je dis que si le Canada a pour politique de protéger les industries, les produits laitiers ont droit comme les autres à la protection du tarif douanier.

Ceux qui s'opposent à la proposition sont-ils d'avis qu'à l'exemple des Etats-Unis, qui permettent le commerce de la margarine, le Canada doive doter la classe agricole d'un tarif Fordney? Je vais donner la liste des états de l'Union américaine qui ont rendu des lois prohibant le commerce du lait adultéré (*filled milk*); le New-Jersey, le Colorado, l'Utah, la Californie, l'Orégon, le Wisconsin, l'Ohio, le Maryland et New-York. Allez-vous suivre cet exemple? Etes-vous prêts à faire autant que les Etats-Unis et à favoriser les agriculteurs canadiens d'un régime protecteur comme le tarif Fordney? Dans ce cas, à titre de fabricant de l'industrie laitière, je peux vous dire que je ne craindrais pas la concurrence de la margarine.

En terminant, monsieur l'Orateur, je vous rappellerai que le recensement constate, entre autres choses, que le Canada perd un grand nombre des émigrants venus ici pour faire de la culture. Nos règlements de colonisation laissent échapper de nombreux sujets qui sont perdus sans retour. De toute évidence, les promesses d'avenir qu'offre l'agriculture en Canada ne sont pas assez attrayantes pour retenir ceux qui s'y étaient consacrés.

Il y a plus, monsieur l'Orateur, nous ne pouvons pas même garder à la ferme nos fils et nos filles, bien que nos établissements représentent le travail et les épargnes d'une génération. C'est toujours un spectacle douloureux pour les vieux de voir leurs fils faire leurs malles et quitter la ferme, mais ce qui est plus pénible encore, c'est qu'on ne peut trouver de raisons suffisantes pour les persuader de rester. Les poètes et les enthousiastes se sont jetés dans le mouvement du retour à la terre, mais le secret de la désertion des campagnes se résume en quelques mots: beaucoup de travail, peu de récompense. Il n'y a pas une exploitation dans l'industrie agricole—j'en parle avec connaissance de cause, puisque je fais de la culture depuis l'âge de quinze ans—qui soit plus mal cotée que l'industrie laitière. Il faut se lever à cinq heures tous les matins pour traire les vaches; en hiver le soin des bêtes nous occupe toute la journée et à cinq heures chaque soir il faut encore traire les vaches.

On nous dit: Ayez quelqu'un pour faire cet ouvrage; mais aussitôt que vous proposez le travail des étables à un homme, il commence à regarder du côté du chemin. J'ai eu à mon service des ouvriers qui savaient traire les vaches; ils exigeaient $3.50 par jour et une maison à leur disposition et ils prétendaient ne pas savoir traire les vaches, quand j'étais certain du contraire. Les hommes qui peuvent traire et qui consentent à faire l'ouvrage demandent des salaires plus fort que le prix pour lequel on vend le lait. Vous ne pouvez pas faire traire vos vaches par n'importe qui et un homme expérimenté est en position de vous imposer ses conditions.

En outre, l'industrie laitière est une exploitation coûteuse aujourd'hui.

Les autorités municipales et les gouvernements font de jour en jour des règlements sanitaires de plus en plus rigoureux et cela nous oblige à nous pourvoir d'un outillage coûteux pour avoir du bon lait. Il y a aussi des dépenses à faire pour

remplacer constamment les taureaux de race pure. Vous avez des pertes fréquentes et vous ne savez jamais quand une autre va survenir. L'an dernier, une petite maladie d'un genre très commun qui a attaqué mon troupeau, m'a causé une perte de $1,000 que je n'ai pas pu rattraper. J'ai dû payer des hommes tout l'été pour traire ces vaches. J'ai reçu une lettre de chez moi l'autre jour me disant qu'un éleveur de vaches de Jersey de race pure avait dû abattre seize bêtes de grand prix parce qu'elles étaient atteintes de la tuberculose. Il recevra quelque indemnité du Gouvernement, c'est vrai, mais pas assez pour se rembourser. Il lui faudra des années pour réparer cette perte. C'est une entreprise qui devient de plus en plus difficile de mener à bien par suite de l'aversion des hommes de toute classe pour traire les vaches. Si vous leur parlez de la traite des vaches, ils ne veulent pas travailler pour vous. Cela veut dire simplement que vous êtes obligé de faire cet ouvrage vous-même et je connais des cultivateurs dans cette Chambre qui me donneront raison. J'ai entendu parler de cultivateurs des prairies, absolument découragés par l'impossibilité de faire faire la traite des vaches durant l'excès d'ouvrage de la saison des récoltes. Les jeunes gens ne veulent pas traire les vaches et les vieux sont lassés de ce travail. Qu'arrivera-t-il quand les vieux mourront? Eux qui ont persisté à la tâche, quelque longue et peu rénumératrice qu'elle fut? Qu'arrivera-t-il quand ces hommes disparaîtront et que des nouveaux se mettront à l'œuvre ayant à compter avec la journée de six ou sept heures et des salaires de 50 pour 100 plus élevés pour le temps supplémentaire, les frais de dépréciation, les faux frais et l'intérêt sur son capital? C'est à cela que nous allons, et vous regretterez, monsieur l'Orateur, de ne pas avoir mangé davantage de beurre quand il était à bon marché?

L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a dit des choses singulières dans son discours de cet après-midi. Il semblait croire que l'imitation est une bonne chose, mais je dirai que l'imitation est plutôt dangereuse et j'en donnerai un exemple. Les champignons vénéneux et les bons champignons se ressemblent beaucoup mais si vous mangez l'un pour l'autre, les résultats seront très désastreux.

M. EULER: Direz-vous qu'un champignon vénéneux est une imitation d'un bon champignon, ou qu'un bon champignon est une imitation d'un mauvais?

M. MUNRO: Je dis se ressemblent tant que l'un peut être pris pour l'autre. L'honorable député a parlé aussi de bas en papier. Je dirai, comme cultivateur, que nous ne demandons pas de bas en papier, mais qu'est-il arrivé l'automne dernier quand nous avons payé le double pour des bas qui n'étaient pas meilleurs que du papier? Les cultivateurs avaient de la laine pendue sur des perches dans leurs granges et ils ne pouvaient presque rien en obtenir. Je prétends quand vous parlez de bas en papier que le fabricant qui reçoit 30 pour 100 de protection devrait être content de fournir des chaussettes à un prix raisonnable ou de voir le tarif réduit.

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

Reprise de la séance

M. LADNER: Nous avons entendu présenter des arguments puissants de part et d'autre relativement à l'importation et à la fabrication de l'oléomargarine au Canada. On a présenté d'un côté les vues du conseil national des laitiers et de l'autre côté celles de l'organisation qui est en faveur de l'oléomargarine. J'estime que nous devrions trouver un principe dirigeant qui devrait guider le Gouvernement sur cette question et nous inspirer de l'intérêt général plutôt que des exigences politiques. Quelques honorables députés peuvent être influencés par des opinions dans leur circonscription; dans une région particulière, il se peut que ce soit l'influence de l'association des laitiers; dans une autre c'est peut-être l'influence du fabricant de margarine. Par conséquent, les opinions de ces honorables députés peuvent se ressentir des tendances de leur milieu.

La seule méthode régulière de résoudre une difficulté de cette nature est de considérer tout d'abord quelles sont les fonctions du Gouvernement à ce propos. Il y a, suivant moi, deux choses que le Gouvernement devrait avoir à l'esprit. Premièrement, il devrait s'assurer que la margarine est un aliment pur, c'est-à-dire un aliment qui ne contient pas d'ingrédients chimiques nuisibles à la santé. Secondement, le Gouvernement devrait s'assurer que le public ne sera pas trompé et qu'en achetant ce produit particulier, il saura exactement ce qu'il achète.

Si le Parlement tentait de dépasser cette limite, monsieur l'Orateur, ce serait étendre démésurément notre rôle de législateurs.

On pourrait se demander, si un gouvernement a le droit de dire aux gens s'ils peuvent oui ou non faire usage de la margarine. C'est peut-être là une répétition

des arguments qu'on fait valoir certains de mes collègues, mais il y a lieu de le faire—pour quelle raison n'aurait-il pas aussi le droit d'adopter des lois prescrivant aux gens de manger trois repas par jour ou encore de boire du lait au lieu d'eau, de thé ou de café? Il y aurait lieu également de poser la question: Pour quelle raison le Gouvernement, sous le régime d'une loi de faveur, n'édicterait-il pas des règlements ordonnant aux cultivateurs de nourrir leurs vaches au trèfle ou encore de nourrir leurs chevaux au trèfle et au mil au lieu de leur donner du mil et de foin ou simplement de la paille comme il arrive souvent. De plus, nous pouvons tout aussi bien nous demander: Pour quelle raison le Gouvernement n'aurait-il pas le droit d'adopter une loi prescrivant aux gens de manger du beurre frais de première qualité au lieu du beurre importé ou encore de manger du beurre canadien de n'importe quelle qualité au lieu de la margarine qui fait le sujet du présent débat? Le seul principe qui, à mon avis, doive guider le Parlement pour tirer la conclusion qui s'impose, c'est d'examiner la meilleure ligne de conduite à suivre au point de vue de l'intérêt général et du bien-être de la population du Canada tout entier. L'intervention de l'Etat doit donc se borner, je le répète, à s'assurer si l'aliment en question est pur et si les gens ne sont pas trompés de quelque façon lorsqu'ils achètent de la margarine. Du moment que les représentants du peuple ont recours à d'autres considérations que celles-là pour expliquer l'attitude qu'ils assument, je soutiens qu'ils appuient leurs décisions sur de fausses promesses.

Je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur certaines considérations que l'on fait valoir à l'appui de la fabrication et de l'importation de la margarine au pays. L'Association des détaillants du Canada, une organisation très puissante, a publié une lettre-circulaire à ce sujet, dans laquelle je relève le passage qui suit:

> Possédant une connaissance raisonnée de notre ligne d'affaires, nous sommes toujours disposés à formuler notre avis, lorsqu'on nous le demande, quant à la qualité des marchandises choisies et, en tant qu'il s'agit des produits alimentaires, à aviser nos clients pour ce qui est de leur salubrité, et ainsi de suite.

Et un peu plus loin:

> Les membres de la section des épiciers qui vendent la margarine, se sont renseignés à fond quant aux méthodes de fabrication et aux ingrédients que contient ce produit, avant de la recommander. L'analyste en chef du gouvernement fédéral fut consulté; il déclara que la margarine constitue un aliment sain et qu'elle ne contient aucun ingrédient nuisible. Chaque paquet porte le visa du ministère de l'Agriculture du Canada de sorte que tous les épiciers en détail et les marchands généraux du pays se croient parfaitement justifiables de garder la margarine en magasin et de l'offrir en vente au public. Si nos clients n'en voulaient pas, nous n'en vendrions pas. Cependant, l'expérience nous démontre le contraire. La margarine constitue donc à notre avis un aliment agréable au goût, inoffensif et qui ne contient aucun ingrédient insalubre. On devrait donc laisser pleine et entière liberté aux gens d'acheter ce produit, s'ils le désirent et le Parlement devrait s'abstenir d'adopter une loi de prohibitive.

Or, monsieur l'Orateur, je soutiens que c'est là le nœud de la question. Du moment que les gens veulent acheter la margarine, pour quelle raison les empêcherions-nous de le faire? Le seul prétexte invoqué à l'appui de la résolution, à savoir que le Parlement devrait nier au peuple canadien le privilège de se procurer cet aliment, c'est qu'une partie de notre population croit que le trafic de la margarine nuit à ses meilleurs intérêts. L'argument le plus fort à l'appui de la présente résolution a été invoqué par l'honorable député qui s'est écrié: "L'opposition que je soulève s'appuie absolument sur le principe de la protection." Cependant, le principe protecteur n'est nullement en jeu relativement à cette question. En effet, la résolution en discussion décrète la prohibition absolue de la fabrication et de l'importation de la margarine au Canada. Il est donc évident que la question de protection n'a rien de commun avec la solution à donner à ce problème.

M. MARTELL: Mon honorable ami ne croit-il pas que l'industrie laitière a tout autant le droit de réclamer la protection du pouvoir contre l'importation et la fabrication de la margarine que les fabricants de chaussures qui exigent l'imposition de droits de douane afin d'empêcher l'entrée au Canada des chaussures fabriquées aux Etats-Unis et dans les autres pays?

M. LADNER: L'honorable député, c'est évident, n'a pas saisi le nœud de la question Il ne fait pas de distinction entre la prohibition et la protection. Au cas où la présente résolution réclamerait l'imposition de certains droits sur la margarine, elle s'appuirait sur un principe absolument raisonnable à mon sens. Cependant, du moment qu'elle décrète que le peuple n'aura pas le droit d'utiliser la margarine, bien qu'il soit admis par tout le monde que ce produit constituent un excellent aliment, je ne puis comprendre en vertu de quel principe le Gouvernement d'un pays libre tenterait d'imposer sa volonté au peuple jusqu'à ce point.

M. MARTELL: Pour quelle raison imposer un tarif douanier sur tous les articles de consommation?

M. LADNER: L'honorable député prend du champ lorsqu'il pose la discussion sur ce terrain. J'ai tout lieu de croire que cette question sera discutée à fond avant la fin de la présente session, et l'on fera valoir des raisonnements de toute nature pour et contre le principe protecteur. Cependant, la question de protection n'a rien à faire avec l'aspect du problème que je désire signaler à l'attention de la Chambre. La question est fort peu compliquée, à mon avis.

Ainsi que je viens de le dire, l'Associations des vétérans de la grande guerre est une organisation qui désire qu'il soit permis d'acheter la margarine dans tout magasin en Canada. Voici la résolution adoptée par la succursale de Toronto:

L'Association des vétérans de la grande guerre, du district de Toronto et du comté de Toronto, prie le Gouvernement fédéral de prendre des moyens immédiats afin de s'assurer que l'on continue à fabriquer et à vendre la margarine, en sorte que les ménagères puissent avoir la liberté d'acheter cette denrée pour leur famille si elles le désirent.

Le conseil national des femmes désirent aussi que l'on permette de continuer l'exercice de ce droit, et j'apprends que plusieurs organisations dans le pays désirent également que ce droit soit maintenu. Je demanderais à mes honorables amis qui ne veulent pas admettre les mérites des arguments que nous avons avancés, de ce côté-ci de la Chambre, de dire si le Gouvernement a le droit d'adopter une pareille loi de faveur pour défendre au peuple d'acheter dans un magasin un produit de cette espèce ou de tout autre, qui est très pur et que le peuple désire. Voilà le seul point discutable, à savoir jusqu'à où le Gouvernement peut aller, et quel sont ses droits quant à l'adoption d'une loi de ce genre.

M. STEWART (Leeds): Mon honorable ami nous parle de prohibition et de protection. N'avait-il donc pas en vue, lorsqu'il préconisait la prohibition de l'immigration asiatique, de protéger la classe ouvrière canadienne?

M. H. A. FORTIER (texte): Je désire en quelques mots exprimer mon opinion en faveur de la résolution qui est introduite pour prohiber la vente de l'oléomargarine dans ce pays. J'ai déjà eu l'occasion, à la dernière session, de me lever de mon siège et do donner les raisons que j'avais à invoquer alors contre la fabrication et la vente de ce produit. A chaque session un député se fait un devoir d'introduire une résolution afin de les faire disparaître. Le seul fait que dans cette Chambre, à toute session, un député se lève pour s'objecter à cette législation exceptionnelle démontre que cette législation n'est pas bonne, que la loi qui a été introduite dans ces dernières années pour permettre la vente de ce produit n'a pas sa raison d'être, et que son maintien n'est pas désiré par tout le pays. Par conséquent, si elle n'agrée pas à tous les éléments de ce pays, elle devrait disparaître.

Maintenant, je crois que c'est l'occasion, puisque cette législation est sur le point de devenir caduque, de rappeler au Gouvernement que c'est le désir de nos campagnes, de nos sociétés d'agriculture, du colon et du cultivateur, que disparaissent à jamais la fabrication et la vente de se produit qui n'a pas sa raison d'être à mon avis. En effet, nous demandons bien peu de chose en demandant qu'on ne continue pas la législation transitoire qui va finir bientôt; nous demandons de revenir au statu quo, nous demandons, pour les cultivateurs, la législation qu'ils ont toujours eue en ce pays.

Avant cette dernière guerre, qui nous a fait adopter certaines lois d'exception pour parer aux besoins qu'avaient suscité les nécessités d'alors, nous existions sans ce succédané du beurre, cette fameuse margarine que certains pays ont inventée et que nous voyons toujours avec horreur dans ce beau pays agricole. Il n'y a pas de raison de maintenir un produit comme celui-là au Canada. L'industrie agricole est la principale industrie de ce pays et nous n'avons pas besoin, je le répète, de recourir à cette exécrable législation passée en temps extraordinaire pour permettre la fabrication et la vente de l'oléomargarine.

Vous vous le rappelez, monsieur l'Orateur, c'était pendant ces jours tristes de la grande guerre, quand nous n'avions pas dans ce pays de produits suffisants pour nourrir nos nationaux, alors que les marchés européens nous étaient ouverts, que l'on venait chercher ici nos produits de la ferme et que ces produits se vendaient à des prix excessivement élevés, c'est alors qu'on a trouvé qu'il était opportun, mais pour un temps limité seulement, d'adopter une législation tout à fait temporaire afin de permettre pendant un an ou deux, et pas plus, la vente de l'oléomargarine. A la veille de l'expiration de cette loi on est venu devant cette Chambre discuter l'opportunité de maintenir cette législation; il était question alors de la continuer pendant deux ans; des protestations se sont élevées dans cette Chambre; on ne voulait pas qu'elle soit continuée, pour les excel-

lentes raisons qu'on apportait alors et qui sont encore vraies aujourd'hui, et on a demandé qu'au lieu de refaire une législation qui devait durer pendant deux ans, on ne la mette en vigueur que pour un an. Or, ce temps va expirer bientôt, cette législation disparaîtra. Nous n'avons rien à demander, nous n'avons simplement qu'à accepter le fait acquis, qu'à laisser cette législation devenir caduque afin de revenir au temps normal, ce bon temps où nous vivions avant la guerre et où nous n'avions pas de ces législations transitoires, de ces législations d'expédients. Laissons cette législation disparaître d'elle-même et nous reviendrons à cet heureux temps d'avant-guerre. Nous ne voulons pas de législation comme celle qui a existé en ces dernières années afin de faire revenir sur le marché ce succédané du beurre,—non pas ce substitut, parce que le terme serait impropre, —ce succédané du beurre dont nous n'avons pas besoin en ce pays parce que nous avons ce bon produit de la ferme en quantité et en qualité suffisantes pour nos besoins,— en quantités tellement grandes qu'il nous est permis de le placer sur les marchés étrangers et de faire connaître au monde entier le bon renom de notre Canada.

Monsieur l'Orateur, je vois avec tristesse certains députés demander encore de continuer cette législation. Je dis avec tristesse, parce que c'est un temps de l'année où tout nous semble renaître à la vie; nos belles campagnes reverdissent et dans nos champs apparaît le cultivateur avec son geste fécond de semeur. Il a besoin d'encouragement et il ne faut pas que nous, législateurs, nous nous levions pour lui dire que le plus beau produit de sa ferme, le produit de l'industrie laitière, n'aura pas le champ libre qu'il a eu autrefois et que nous sommes pour le livrer à la concurrence d'un produit inférieur. Il a besoin d'encouragement, ce cultivateur, alors qu'il a dans sa main et qu'il sème ce blé qui est la richesse du pays; il a besoin que nous nous tenions près de lui, que nous l'encouragions dans l'une de ses œuvres les plus importantes, l'industrie laitière, et que nous lui disions: Eh bien, cultivateur, produis comme autrefois.

La grande richesse de nos terres, c'est encore l'industrie laitière. C'est elle que nous avons développée dans notre pays et dans ma chère province de Québec où nos hommes publics ont donné le meilleur de leur temps pour le succès de cette industrie qui a fait le bon renom du Québec, à laquelle se sont dévoués des hommes comme le ministre de l'Agriculture actuel de cette province, l'honorable M. Caron, cultivateur modèle qui l'a encouragée de toutes ses forces, de tout son dévouement, qui l'a poussée jusqu'au degré de perfection et qui veut que cette industrie soit la plus belle de sa province. Si nous lui disions: "Vous avez fait fausse route; à côté de cette industrie nous allons mettre en compétition un succédané à votre beurre, nous allons introduire sur notre marché, sur la table de nos citoyens, ce succédané du beurre qu'on appelle la margarine et nous allons faire concurrence à ce beau produit," ce serait un geste malheureux pour cette Chambre. Nous devons tourner nos regards vers le cultivateur et l'encourager. L'agriculteur est le pionnier de notre pays. Il mérite certainement notre encouragement et c'est sûrement lui donner l'encouragement le meilleur que de faire disparaître cette législation qui met sur le marché la margarine à côté du bon beurre.

L'hon. CHARLES MARCIL: Monsieur l'Orateur, je me sens tenu de faire quelques remarques sur le sujet dont la Chambre est saisie, en ma qualité de représentant d'une circonscription agricole où se fabrique le meilleur beurre, on peu s'en faut, qu'on puisse trouver dans la province de Québec. La prospérité future de ce pays repose presque entièrement sur son agriculture, et la Chambre devrait tout mettre en œuvre pour favoriser le retour des nôtres aux champs, car je désespèrerais de l'avenir du Canada, si nous ne pouvions pas développer cette industrie essentielle.

Depuis 1882, la province de Québec s'est créé une belle clientèle, tant au pays qu'à l'étranger, pour la vente du beurre et du fromage. La statistique de 1920 m'apprend que la fabrication du beurre a rapporté vingt-trois millions et quelques dollars et la production du fromage, plus de treize millions. Il y a 1,800 beurreries ou fromageries disséminées dans toute l'étendue de la province de Québec, et la fabrication du beurre et du fromage est probablement, de toutes nos industries, celle qui donne les plus grandes espérances. Le don magnifique de fromage valant un demi-million de dollars que la province a fait aux premiers jours de la guerre a vivement stimulé cette industrie et l'a mise en relief.

Je croirais faillir à mon devoir si je ne votais pas contre la perpétuation de cette tentative d'imposer au public un produit dont il n'a pas besoin, il me semble. On l'a toléré comme succédané durant la guerre et il n'est plus nécessaire de le fabriquer. Ceux qui peuvent acheter du beurre à un prix raisonnable ne se soucient pas de la

margarine. Selon moi, celui qui entre dans un magasin ne prendrait pas ce dernier produit, s'il pouvait se procurer du beurre à un juste prix. Pendant la guerre, les gens ont dû acheter de la margarine parce que le prix du beurre était très élevé; aujourd'hui, cependant, les prix sont raisonnables et le public peut obtenir le véritable produit.

Il ne jouit pas de la somme de protection accordée aux industriels et aux capitalistes; de plus, force lui est de lutter contre les rigueurs du climat et la difficulté de l'écoulement. Les marchés des Etats-Unis lui sont maintenant fermés, et partout les campagnes se dépeuplent au profit des villes. Des milliers de personnes ont quitté ma circonscription, et l'on en peut dire autant d'autres régions du Canada. Il faut rendre la vie des champs plus attrayante afin d'induire ces gens à retourner à la terre. Dans ma province, l'industrie laitière est celle qui donne les plus grandes espérances, et c'est pourquoi je me crois tenu de voter pour le projet de résolution. Je félicite l'auteur de ce projet (M. Neill) de l'exposé complet et impartial qu'il a fait de cette question devant la Chambre.

M. CARROLL: Les discours portant sur cette question ont été fort brefs, et je compte suivre l'exemple qui m'a été ainsi donné. Pour ma part, je n'aime point la margarine. Le malheur a voulu que je fusse obligé d'en manger assez longtemps; je sais donc un peu à quoi m'en tenir. Toutefois, ce n'est pas de goût qu'il s'agit ici, mais bien de savoir s'il y a lieu de permettre ou d'interdire la fabrication et la vente de la margarine en ce pays.

A mon avis, quiconque a le moyen de le faire continuera d'acheter le beurre; les autres se contenteront de margarine. Je ne saisis donc pas la force de l'argument que la fabrication de la margarine au Canada va faire tort aux exploitants de notre industrie laitière. Au dire de l'honorable collègue qui a si bien su exposer la question à la Chambre, la fabrication et la vente de ce produit-là occasionne beaucoup de duperie et de fraude. Eh bien! nous sommes tous plus ou moins à la merci de ceux qui nous vendent les aliments et le vêtement. Des quelques huit millions d'habitants de ce pays, combien en est-il qui, l'automne venu, sont capables de s'acheter les meilleurs tissus de laine? Ils sont bien peu nombreux, et beaucoup sont obligés de porter des vêtements de dessous dans la fabrication desquels la laine n'entre nullement. Ces gens-là seraient bien aises de pouvoir se procurer les tissus qu'ils aimeraient, mais ils n'ont pas le moyen de se les offrir; or, de ce qu'ils sont obligés de se contenter de tissus de qualité inférieure, on pourait aussi bien conclure qu'ils sont dupes de ceux qui leur vendent des vêtements moins chers.

[L'hon. Ch. Marcil.]

Les chaussures sont de qualité très diverses; on en trouve parfois dont les semelles sont faite de papier au lieu de cuir. Il se trouve cependant des gens qui les achètent parce qu'ils n'ont pas l'argent voulu pour s'en procurer de meilleure qualité.

Un DEPUTE: Devrait-on protéger ceux qui les fabriquent?

M. CARROLL: Je ne discute pas la question de savoir si la protection est excessive ou insuffisante. Ce n'est pas à ce point de vue que je me place. Ceux qui n'aiment point la margarine ne sont nullement tenus d'en faire usage; s'ils sont capables d'acheter du beurre, ils se garderont bien d'acheter de la margarine. Mais s'ils ne peuvent se procurer le beurre et qu'ils s'accomodent d'un succédané, pourquoi les empêcherait-on de l'acheter? Que des gens achètent de la margarine parce qu'ils n'ont pas le moyen d'acheter du beurre, je ne vois pas en quoi cela peut faire tort aux exploitants de l'industrie laitière. En cette matière, je ne me fais point le porte-parole de mes commettants; pour une fois du moins, il m'est donné de me faire l'écho du sentiment national. Bien que ma circonscription soit l'une des plus importantes au point de vue industriel, je ne crois pas qu'il s'y consomme dix livres d'oléomargarine. Mais s'il se trouve au Canada des gens qui désirent substituer la margarine au beurre pour les fins culinaires, il me semble que le Parlement doit s'abstenir de les priver de ce droit que leur donne leur qualité de citoyens libres de ce pays. Pour ces motifs et pour beaucoup d'autres que je pourrais énoncer, je voterai contre le projet de résolution.

M. DECHENE: Chaque fois que cette question a été discutée dans cette Chambre, j'ai eu l'honneur de prendre part au débat et toujours, en chaque circonstance, mon attitude a été celle que j'entends avoir ce soir, c'est-à-dire de m'opposer à la fabrication et à la vente de l'oléomargarine. Ce sera donc un plaisir pour moi d'appuyer la résolution de l'honorable député de Comox-et-Alberni (M. Neill) et de demander à tous nos collègues de vouloir bien, eux aussi, se joindre à nous afin de faire disparaître du marché de ce pays un produit réellement inférieur, un produit qui n'a pas la valeur

que l'on prétend; car, somme toute, l'oléomargarine et tous les autres produits de ce genre n'ont qu'une valeur absolument minime. On peut l'employer pour couvrir du pain, pour faire une tartine pour les bébés, pour les enfants, sans que les grands principes nutritifs soient contenus dans ce produit; mais on ne peut pas l'employer d'une façon absolument agréable pour faire cuire des aliments. Tout le monde sait que lorsque l'on met de l'oléomargarine en contact avec un corps chaud elle se décompose immédiatement et il s'en dégage une odeur de suif tout-à-fait désagréable; ce qui fait que personne ne désire manger des aliments chauds préparés avec de l'oléomargarine. C'est donc donner sous le prétexte de bon marché, à celui qui prétend vouloir ménager en employant l'oléomargarine et non le beurre, un article d'une valeur inférieure.

Au cours de la guerre, nous avons dû permettre, vu les prix élevés des produits de la laiterie: le beurre et le fromage, l'emploi d'un substitut. C'était une mesure de guerre, une mesure qui aurait dû disparaître immédiatement après l'armistice; mais, afin de donner satisfaction à tous, le gouvernement d'alors a cru bien faire en continuant cette législation pendant quelques mois encore. L'an dernier, il semblait absolument décidé que nous verrions, cette année, la fin d'une telle législation; mais des rumeurs circulent, nous annonçant un retour à cette législation, pour quelque temps encore. Cette législation causerait un tort considérable à l'industrie laitière de notre pays. Il y a quelque vingt ans, l'industrie laitière au Canada avait une réputation bien pauvre, non seulement au pays mais à l'étranger. On a alors résolu le problème en encourageant l'industrie laitière et en prohibant l'importation et la fabrication de l'oléomargarine et des autres produits de ce genre. Depuis que le marché reste libre à l'industrie laitière, cette industrie s'est développée d'une façon considérable. Nos produits ont acquis une grande valeur. Autrefois ils étaient jugés de qualité inférieure, sur le marché, mais aujourd'hui leur réputation est très enviable, non seulement au Canada mais à l'étranger. Le département de l'Agriculture, se rendant compte que la plus grande partie de la population était intéressée au succès de l'industrie laitière, a établi, ces dernières années, un concours éducationnel pour la fabrication du beurre dans ce pays. Le résultat de ce concours a été connu tous les ans. Celui de l'an dernier a démontré que nous avions encore fait des progrès considérables dans la fabrication du beurre. Tous les ans, depuis que ce concours existe, il y a eu amélioration. Et maintenant que nous sommes en état de rencontrer les produits du Danemark et de la Nouvelle-Zélande, de leur faire une concurrence considérable sur les marchés d'Angleterre, de France et de Belgique, voici que l'on veut obtenir au Canada la permission de vendre des sous-produits. Le cultivateur, après avoir travaillé pendant vingt ans à améliorer son troupeau et après avoir suivi fidèlement les conseils du département de l'Agriculture d'Ottawa et des diverses provinces, va voir tout son travail aller vers le néant quand il constatera que, maintenant qu'il est sur le point d'avoir un marché, d'avoir une bonne réputation et que son industrie va payer, l'on permet la vente de produits qui ressemblent au beurre mais qui n'en sont pas et viennent lui faire une concurrence ruineuse.

Quelques-uns des orateurs qui m'ont précédé cet après-midi et ce soir ont dit: "Mais, vous allez ruiner une industrie, vous allez faire perdre des capitaux." Il s'est manufacturé au pays, d'après les manufacturiers eux-mêmes, au cours de l'année 1921, 3,780,392 livres d'oléomargarine et il s'en est importé 2,057,035 livres, toujours d'après les chiffres mêmes fournis par les producteurs de l'oléomargarine au Canada. D'un autre côté, il s'est produit pour environ $199,000,000 et plus de beurre et de fromage dans 3,258 fabriques. Devons-nous, par une législation renouvelée cette année, faire développer une industrie qui viendrait compétitionner et ruiner celle que nous avons déjà. Il est bien bon de permettre de développer, en ce pays, autant d'industries que possible, mais d'un autre côté, nous devons voir à ne pas ruiner celles que notre population rurale a établies, depuis vingt ou vingt-cinq ans, sur une base qui fait honneur au Canada. Nous avions, au cours de l'année 1920, environ 3,258 fabriques de beurre et de fromage. Combien y en a-t-il d'oléomargarine? Je crois qu'on pourrait affirmer, sans crainte, qu'elles sont, ni plus ni moins, des filiales des grands fabricants de conserves de notre pays et que seuls ces messieurs y trouvent réellement leur avantage. Ils nous disent, d'un autre côté, que si la fabrication de l'oléomargarine ne leur est pas permise, ils ne sauront que faire des sous-produits du bœuf. Je constate, par les mêmes chiffres de ces messieurs, qu'ils ont importé des Etats-Unis une quantité d'huiles végétales, minérales et même animales, dans une proportion plus grande que celle qui est fabriquée dans ce pays. Est-ce que pour leur permettre de passer quelques milliers de

livres d'huiles minérales ou d'huiles animales, qu'ils peuvent développer dans leur industrie actuelle, qui elle aussi mérite encouragement, nous devons aussi leur permettre de créer un monopole et de causer des ennuis aux industries déjà établies. Je dis, monsieur l'Orateur, que ce serait là travailler à démolir ce que nous avons édifié avec tant de constance et jeter le désarroi dans la population rurale. Ne croyez-vous pas que si le cultivateur constatait un de ces jours que la vente de l'oléomargarine et des sous-produits du beurre, ou d'une huile quelconque mélangée au beurre, lui fait une concurrence considérable sur le marché, qu'il ferait comme beaucoup d'autres ont déjà fait et qu'il dirait: "Eh! bien, ça ne paie déjà pas tant d'être cultivateur, je vais abandonner l'industrie laitière, je vais discontinuer de me lever à trois heures et demie ou quatre heures du matin pour traire les vaches, je vais cesser de me coucher à huit ou neuf heures du soir, après avoir encore trait les vaches et donné au troupeau les soins voulus, afin de ne plus avoir à lutter contre la vente de toutes ces huiles végétales et autres, importées des Etats-Unis. Pourquoi tant de fatigues, pour donner, à certains priviligiés du sort, quelques livres de beurre, quand les grands industriels de ce pays, eux, font vivre les industries américaines en important pour plusieurs centaines de mille piastres, même quelques millions, de leurs produits pour faire concurrence aux nôtres?"

Un jeune homme élevé chez son père se dirait immédiatement: "Puisque ça ne va pas mieux que cela, puisque le cultivateur n'est pas mieux traité, qu'on ne lui laisse pas ce qu'il a aujourd'hui et qu'on lui crée même de la concurrence fictive, je vais faire comme les autres jeunes gens et je m'en vais, moi aussi, à la ville." Nous allons de cette façon travailler de nouveau à dépeupler les campagnes au profit des grandes villes. Si vous voulez maintenir les jeunes gens sur la terre, donnez-leur une chance d'accumuler quelque chose, eux aussi. Autrement, ils ne seraient pas à blâmer de s'en aller vers les grands centres, de devenir des ouvriers et de se promener sur la rue à sept heures et demie, huit heures du soir.

Il y a quelques instants, quelqu'un disait: "L'oléomargarine se vend; donc nous devons en produire pour la vente." C'est un raisonnement qui m'a frappé comme étant faux, car n'importe quel vendeur, n'importe quel homme sachant un peu la manière de vendre aux autres un produit quelconque leur vendra n'importe quoi.

[M. Déchêne.]

Nous savons aujourd'hui que ce n'est pas la valeur de la marchandise elle-même qui fait qu'elle se vend, mais que c'est plutôt l'homme qui pousse cette marchandise qui la fait vendre. Mettez le meilleur produit entre les mains d'un voyageur de commerce quelconque: il aura un résultat presque nul. Mettez un produit de peu de valeur entre les mains d'un homme d'une grande expérience, et vous verrez qu'il obtiendra immédiatement un immense succès avec la vente de cette marchandise. Pourquoi? Parce que c'est l'homme qui offre une marchandise en vente qui fait qu'elle se vend, et non pas la marchandise elle-même. Est-ce une raison, parce qu'une marchandise se vend, pour en permettre la vente au détriment de bonnes marchandises qui devraient avoir la première place sur le marché?

Le prix du beurre et du fromage, actuellement, est à peu de chose près ce qu'il était avant la guerre. L'ouvrier, le salarié quelconque, pouvait alors acheter du beurre. Il avait assez d'argent pour le faire. Pourtant, son salaire était de beaucoup inférieur à ce qu'il est aujourd'hui. S'il gagne plus d'argent maintenant, si ses revenus sont plus considérables, n'aurait-il pas le moyen d'acheter le beurre produit par ses compatriotes, les cultivateurs, et de les aider ainsi à garder leur ferme, puisque ces derniers sont obligés de payer les prix élevés que leur demandent ceux qui emploient des ouvriers.

Je crois, monsieur l'Orateur, que la grande majorité de la population agricole de ce pays comprend avec nous qu'il faut supprimer immédiatement une industrie comme celle-là avant de lui permettre de se développer. Ceux qui ont placé des capitaux dans les industries productives de l'oléomargarine, de la butterine ou des autres produits similaires du beurre, savaient ce qu'ils faisaient. Ils n'ignoraient pas que c'était une industrie destinée à disparaître avec la guerre, tout comme celle des munitions. Eh bien, aujourd'hui, avant que cette industrie ne se développe, ne leur permettons pas de faire des dépenses additionnelles et défendons immédiatement la fabrication et la vente de l'oléomargarine. De cette façon, je crois que nous aurons prouvé au pays que nous voulons réellement faire quelque chose pour aider le cultivateur à se relever de l'état où il se trouve aujourd'hui. Donnons une chance à tous et nous n'aurons pas à regretter d'avoir, dans cette circonstance-ci comme dans bien d'autres, fait notre devoir entier. Sachons arracher de notre côté cette épine

avant qu'elle n'ait causé des maladies trop graves.

M. BROWN: Il serait malheureux, le crois, que ce débat prît fin, sans que ceux qui siègent dans ce coin de la Chambre ne se fissent entendre. Je ne puis prétendre qu'il y a unanimité parfaite parmi les cultivateurs organisés des prairies sur cette question, mais je puis énoncer les principes qui, dès le début même, ont servi de base aux organisations dont nous sommes les mandataires—principes dont nous ne nous sommes pas écartés sciemment. Je sais qu'on insiste, dans certains quartiers, à nous représenter comme étant infidèles à nos principes, en demandant le rétablissement de la commission du blé. Je me contente de dire qu'en agissant ainsi, nous ne nous sommes pas départis, de propos délibéré, du moins, de nos principes, ce que nous ferions certainement si nous supportons la résolution que l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) a soumise à la Chambre.

La résolution déclare très distinctement qu'elle est soumise dans l'intérêt de l'industrie laitière et elle ajoute—il va sans dire—dans "celui du public en général". L'honorable député aurait pu tout aussi bien laisser de côté ces mots, que son argument en faveur de la résolution du point de vue du "pauvre consommateur". L'honorable député eût été parfaitement conséquent avec lui-même, s'il en avait agi ainsi, car le hansard contient déjà l'opinion qu'il a exprimée qu'à son point de vue, la protection est simplement une question locale et qu'il est prêt à devenir protectionniste ou libre-échangiste, suivant la localité où il se trouve. Aussi, lorsqu'il a parlé de surveiller les intérêts du consommateur, je dis qu'il aurait fait aussi bien s'épargner cette peine, car tenant compte de sa déclaration précédente, personne ne le croira.

On invoque à l'appui de cette résolution, deux arguments qu'on devrait présenter séparément, mais que le très honorable député a plutôt mêlés ensemble. En l'entendant parler, je n'ai pu que me demander si son association avec les Chinois l'avait rendu aussi expert dans le camouflage d'un état de choses que, à son dire, le sont les Chinois pour camoufler la nature des mets qu'ils servent à leurs clients. S'il est exact, le fait est malheureux et il ajoute un autre motif à ceux qu'on a déjà invoqués à l'appui de l'exclusion des Orientaux.

Je l'ai dit, monsieur l'Orateur, on invoque deux arguments à l'appui de cette résolution, l'une du point de vue du consommateur—du "pauvre consommateur"—qu'il faut protéger contre certain produit alimentaire de nature à nuire à sa santé. Je ne prétends pas avoir d'opinion à ce sujet. J'ignore tout de l'oléomargarine; à ma connaissance, je n'en ai jamais mangé; mais nous avons, de nombreuses sources variées, le témoignage que ce produit, quand il est fabriqué sous la surveillance voulue, n'est pas dépourvu de principe nutritif et je suis prêt à accepter cette preuve comme étant parfaitement valide. Si l'on peut démontrer que la consommation de ce produit nuit à la santé de notre population, cela nous engagera à étudier l'opportunité d'en restreindre au même d'en prohiber la vente. Mais ce n'est pas une question que je veux débattre du point de vue du cultivateur; c'est une question que doivent régler ceux qui sont parfaitement aptes à la résoudre d'après ces principes et, pour cette raison, je ne prétends pa avoir d'opinion à ce sujet. Je me contente, je le répète, d'accepter l'opinion de ceux qui ont les aptitudes voulues pour étudier cet aspect de la question. Nous pouvons toutefois dire que même le simple profane peut aisément comprendre qu'on doit entourer la fabrication de ce produit de certaines garanties. Cela saute aux yeux. Si ces garanties sont insuffisantes, si les restrictions déjà imposées à l'endroit de la fabrication et de la vente de l'oléomargarine ne sont pas ce qu'elles devraient être, alors, de toutes façons, imposons d'autres restrictions; mais quand à intervenir dans la vente, je ne puis trouver de raison qui m'engage à adopter une attitude sensible, à ce temps-ci.

Etudions maintenant la question du point de vue de la protection à l'endroit du cultivateur qui se livre à l'industrie laitière. Notre organisation—je parle de l'organisation des fermiers—s'est faite sur le principe: il ne doit pas y avoir de privilégié. Ceux qui siègent dans ce coin de la Chambre ont été élus d'après un programme contenant un article en faveur de l'importation en franchise des denrées alimentaires et en ce qui me concerne, je n'ai aucune intention d'abdiquer ce principe. Qu'on me permette de dire un mot à l'honorable député de Leeds (M. Stewart), qui a prôné la protection en faveur des cultivateurs. Il a demandé qu'on cessât la fabrication et l'importation de l'oléomargarine au seul point de vue de la protection; en cela le protectionniste qu'il était s'est trouvé parfaitement d'accord avec lui-même—mais s'il a pu trouver comment on doit protéger le cultivateur, c'est ce que

nous n'avons pas encore été en mesure de découvrir.

Mes débuts dans la politique datent de l'élection de 1878, quand sir John Macdonald exposa sa politique nationale. Or, je me rappelle très bien les raisons qu'on invoquait à ce moment-là à l'appui de cette politique: On disait qu'il fallait protéger les cultivateurs. Or les pauvres cultivateurs furent trompés et il y en a encore beaucoup aujourd'hui qui imaginent qu'on peut protéger les agriculteurs bien que la grande majorité de leurs produits s'écoulent à l'étranger. Par conséquent pour être logique, je dois—et beaucoup seront de mon avis—m'opposer à cette résolution. Même si nous admettions ce principe ou si nous étions disposés à violer nos promesses, je ne pense pas que la protection qu'on recherche nous soit réellement utile. Dans cette circonstance comme dans plusieurs autres, on peut répondre que du moment que nous avons des concurrents pour la vente de nos produits alimentaires à l'étranger, il n'est pas raisonnable de supposer qu'une protection aussi insignifiante puisse nous être utile. Même si j'étais persuadé que l'interdiction de la fabrication et de la vente de la margarine pouvait rendre service aux cultivateurs, je serais, malgré tout, obligé, étant donné les principes qui gouvernent notre association de voter contre cette résolution.

Quand il s'agira de discuter ces questions en public et d'exposer notre situation à d'autres égards, je veux pouvoir dire aux ouvriers: Nous allons vous payer de bons salaires, mais il ne faudra pas paresser; nous voulons que vous travailliez en proportion de ce que vous gagnez. Et je veux aussi pouvoir dire au fabricant: Il faut vous tirer vous-mêmes d'embarras comme nous l'avons fait.

Par conséquent, dans cette affaire de fabrication et de vente de margarine, je n'ai pas l'intention de m'écarter des principes que préconisent nos associations de cultivateurs depuis vingt ans.

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Ce sujet, comme presque tous ceux que nous discutons, a deux aspects. Je l'admets bien franchement dès le début, mais j'ai l'intention de n'en traiter qu'un seul et d'essayer de démontrer pourquoi cette résolution devrait être adoptée.

La margarine date de 1867, date à laquelle un grand savant français découvrit le moyen de fabriquer un beurre à bon marché avec les huiles et graisses naturelles. Depuis ce temps-là, on s'en est toujours servi comme succédané du beurre.

Je ne veux pas critiquer ceux qui vantent le beurre du pauvre; mais voyons un peu jusqu'où va leur plaidoyer et s'il n'est pas possible de trouver un moyen terme qui nous aiderait à nous mettre d'accord avec eux. La quantité de margarine fabriquée et importée depuis trois ans, indique que sa consommation est proportionnée à son prix et au prix du beurre. Pendant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1920, le Canada a consommé, en chiffres ronds environ 15,000,000 de livres de margarine et pendant l'exercice suivant, la consommation a atteint près de 11,000,000 de livres. L'an dernier, quand le beurre, en raison de la baisse, devint à la portée des bourses les plus pauvres, la consommation de la margarine est descendue à 3,250,000 livres. Cela indique que la demande diminue à mesure que les conditions redeviennent normales ou presque normales. Ceci justifie donc l'attitude prise en 1917, quand, le beurre se vendant au détail jusqu'à 70c ou plus, on a considéré qu'il était pénible d'obliger les gens soit d'acheter du beurre à ce prix-là ou de s'en passer. C'est à cette époque qu'on cessa d'interdire l'importation et la fabrication de la margarine, interdiction qui n'a jamais été rétablie. Je comprenais les difficultés qu'entraînerait l'abrogation d'une loi de ce genre après qu'elle eût été promulguée créant par le fait des froits inaliénables; aussi, je me suis opposé, en 1917, à l'importation et à la fabrication de la margarine, parce que je ne trouvais pas les raisons suffisantes pour les autoriser et parce que je savais la difficulté qu'on éprouverait à revenir à l'ancien état de choses.

Tant que nous aurons une autre interdiction concernant la production du beurre au Canada, il me semble que ce serait une erreur de permettre l'importation et la fabrication de la margarine. Je veux parler de l'interdiction décrétée en 1886 par le Gouvernement de l'époque et maintenue en vigueur dans sa forme primitive jusqu'en 1903. A ce moment-là, pour encourager l'industrie laitière qui était chancelante et loin d'être aussi bien établie qu'elle est actuellement, on décida d'interdire la fabrication et de l'importation du beurre "refait". L'idée était de permettre à l'industrie laitière de se relever, car cette industrie eut des débuts pénibles au Canada. Il y a des gens qui prétendent que c'est une industrie propre au pays.

Mais elle n'est pas aussi propre au pays qu'elle l'est à d'autres avec qui nous de-

vons concurrence, elle n'est pas si propre au pays que les législateurs de 1886 et de 1903 auraient dû, pour l'aider, défendre l'importation de la margarine et l'amélioration du beurre de laiterie en le mélangeant au beurre de crèmerie, ce qui décourage l'industrie laitière en détériorant la qualité de ses produits. Tant que nous continuerons à défendre cette amélioration du beurre de laiterie, il me semble que nous allons à l'encontre du bon sens, que nous mettons la charrue devant les bœufs. Certaines personnes prétendent que ce beurre amélioré est mauvais, mais il est impossible de trouver autant de raisons contre sa fabrication qu'on en a trouvé, il y a quelques années contre l'introduction de la margarine. Discutant cette question avec plusieurs de mes collègues, j'ai découvert que beaucoup ignoraient qu'il était depuis 1903, défendu de refaire du beurre et que cette défense existe encore aujourd'hui. Les effets de cette défense se font surtout sentir dans les régions situées près de la frontière et éloignées des fabriques. Les gens qui fabriquent du beurre sont pauvres, ils manquent des moyens voulus et, bien que leur beurre soit fabriqué d'une façon hygiénique et propre, ils n'ont pas à leur disposition les moyens d'emmagasinage nécessaires. Ce beurre est vendu au marchand de campagne, passe au détaillant, ensuite au marchand de gros, et à Winnipeg ou Calgary. A la fin, il est banni du pays, car on ne peut pas le refaire pour le vendre au Canada et il doit se vendre à Saint-Paul après avoir payé non seulement 8 cents par livre des droits de douane Fordney, mais aussi les frais de transport jusqu'à Saint-Paul et il est facile de s'imaginer combien reçoit celui qui l'a fabriqué.

J'ai sous les yeux un sommaire de la cote des prix du beurre et de la margarine sur le marché de Minneapolis, en date du 8 courant. A cette date, le beurre de beurrerie se vendait 40 cents la livre au détail, en réalité de 40 à 42, mais je donne le chiffre le moins élevé—le beurre refait se vendait 32 cents, différence de 8 cents; la margarine 25 cents, soit 7 cents meilleur marché que le beurre refait. Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que si nous permettions de refaire ce beurre à Calgary ou à Winnipeg nous économiserions d'abord le transport de ce beurre à Saint-Paul, puis les 8 cents de droits imposés par le tarif Fordney, ce qui ferait un total de 9 cents et nous permettrait de le vendre à Winnipeg au même prix que la margarine. Ce n'est qu'une estimation, mais je crois qu'elle est juste.

Je ne pense pas que le prix de ce beurre dépasse celui de la margarine, mais en admettant qu'il coûte deux ou trois cents de plus il aurait encore des avantages supérieurs à ceux de la margarine. Il ne contient pas seulement 3 ou 4 pour 100 de gras de beurre, mais bien 100 pour 100. Donc, ceux qui désirent donner du beurre à bon marché aux pauvres gens devraient leur donner du véritable beurre, fait en Canada. Enlevez la restriction, permettez l'amélioration de ce beurre et nous allons faire d'une pierre deux coups; nous allons aider le producteur qui peut à peine vivre en vendant son beurre de beurrerie si bon marché, ce beurre pourra se vendre à sept cents moins cher que le meilleur beurre de beurrerie et, du même coup, nous aiderons les pauvres gens qui doivent acheter cet aliment indispensable.: C'est ainsi que nous devons agir plutôt que de permettre aux sous-produits des grandes usines du Canada ou de toute autre partie du monde d'entrer en concurrence avec l'industrie laitière du pays. Si mes collègues du cabinet m'approuvent, je suis prêt à faire disparaître cette restriction dès cette session et je permettrai ainsi la fabrication d'un beurre qui ne contiendra pas seulement 2 pour 100 de matières grasses, comme certains de mes honorables amis le disent, mais bien 100 pour 100. Il nous restera ensuite à étudier la question de savoir ce que nous devons faire pour l'industrie laitère de l'ouest comme aussi de l'est.

Je vais énumérer une liste des arguments présentés en faveur de la margarine. On nous a parlé du beurre du pauvre et de la grande valeur nutritive de la margarine. J'ai toujours entendu dire que la margarine était moins nourrissante que le beurre, mais admettons que leur valeur est égale, que le même nombre de calories existe dans la margarine et dans le beurre. Ceci dépend naturellement de qui prend l'échantillon. Si votre beurre contient une grande quantité d'eau et que la margarine en contienne peu, l'analyste démontrera les avantages de la margarine, mais si les échantillons sont choisis avec impartialité et montrent un nombre égal de calories, cela n'est, après tout, qu'un facteur de l'analyse. Cela démontre les propriétés caloriques ou d'énergie que contient le produit, mais ne prouve point que l'organisme humain peut assimiler ces produits.

Chacun sait que le beurre a meilleur goût et est d'assimilation et de digestion plus faciles que la margarine. Il n'y a pas de comparaison entre les deux produits à cet égard. Combien parmi nous ne préfé-

reraient pas le beurre à la margarine, s'ils en avaient le choix?

On nous dit qu'il est contraire à la liberté du commerce de prohiber l'importation de la margarine. Je suis surpris de me trouver dans le camp des protectionnistes ce soir. En tout cas, ils font montre de sincérité dans leur erreur; mais cette fois ils ont raison.

J'ai entendu ceux qui disent qu'il ne faut point gêner la liberté du commerce, D'autres sont partisans des doctrines prohibitives, parce qu'ils favorisent l'interdiction de cet article. Je ne veux pas qu'on dise que je suis protectionniste, et il n'y a pas lieu de m'appliquer le terme, non plus, car ce n'est pas de la protection dans le sens où nous l'entendons généralement. Et pourquoi? La protection est un droit ou une taxe imposé sur un article étranger pour en favoriser la production dans le pays. La vache est-elle comparable à un établissement de salaisons avec lequel vous proposez qu'elle entre en concurrence? Du tout. La parité des conditions n'existe pas; donc, pas de question de protection.

Je soutiens que l'interdiction de l'importation de la margarine n'est pas une mesure de protection dans le sens ordinaire du terme, parce que les deux articles en opposition ne sont pas de même nature. C'est la vache canadienne qui fait concurrence à un établissement de salaisons, à tous les établissements de ce genre dans le monde entier. Vous voyez bien que la question de protection ne se pose pas.

En une circonstance précédente, nous avons vu dans cette Assemblée les partis se diviser. C'était à propos de la question des immigrants asiatiques. Tous ceux qui ont pris la parole se sont trouvés d'accord pour justifier la limitation ou l'exclusion de l'immigration des Orientaux. La question était entre les blancs et les jaunes. On a prétendu que la concurrence des jaunes était injustifiable, et c'est ce que je soutiens à mon tour dans ce débat. Et pourtant cette concurrence entre blancs et jaunes pourrait se justifier, car elle a lieu entre hommes formés à la même image, reconnaissant le même Créateur. Mais la concurrence est injuste. Nous le reconnaissons tous. Tous ceux d'entre nous qui ont voté pour ou contre la motion en discussion étaient d'accord pour repousser une certaine espèce de concurrence. On ne peut pas pour ce motif nous accuser d'être des protectionnistes. Feriez-vous battre ensemble un coq de combat et un coq de ferme ordinaires, en disant qu'ils sont sur un pied d'égalité? De même, mettriez-vous en opposition un Japonais avec un blanc en Colombie-Anglaise, en prétendant que les conditions sont égales? Ainsi donc, si l'exclusion en ce cas est justifiée, pourquoi voulez-vous que la vache canadienne supporte la compétition des établissements de salaisons du continent? Je suis favorable à la liberté du commerce autant que qui que ce soit dans cette Assemblée, mais je ne puis approuver une concurrence évidemment injuste, comme l'est celle-ci. C'est un genre de concurrence que nous repoussons tous.

[L'hon. M. Motherwell.]

On dit encore: il faut laisser à chacun la liberté de se nourrir comme il l'entend. Pour être logique il faudrait de même laisser les gens libres de boire ce qu'ils voudraient. Il y a des précédents qui montrent qu'en Canada sept provinces sur neuf ont décidé que les gens ne pouvait pas boire ce qu'ils veulent. On peut avoir eu tort ou raison, il n'en reste pas moins que la prohibition a été établie. Il existe donc un précédent.

Je signalerai une autre prohibition qui soulève un point important. Si l'on permet l'importation et la fabrication de la margarine, qu'est-ce qui empêchera qu'on ne fabrique et n'importe le lait et la crème adultérés.

Il y a quelques jours un de nos collègues a posé une question pour savoir si le Gouvernement avait l'intention d'interdire le lait et la crème adultérés. Les fonctionnaires du ministère ont acquis la certitude que le commerce de ce produit était déjà établi en Canada. Nous n'avons rien fait, parce que tant que la question de la margarine ne sera pas décidée il n'y a pas lieu de sévir contre un produit analogue.

La margarine est souvent composée de corps gras naturels, d'autrefois d'huile végétale, et presque tous les produits contiennent 2 à 5 p. 100 de butyrine. L'huile est introduite dans la substance graisseuse appelée butyrine pour donner au produit l'apparence du beurre. Mais dans le lait et la crème adultérés, la butyrine est extraite du lait ou de la crème par l'écrémeuse de la manière ordinaire.

Ensuite, le lait frais écrémé est de nouveau mélangé avec d'autres huiles végétales comme un succédané au gras naturel de beurre qui a été enlevé et vous avez du lait mélangé à des huiles naturelles qui remplacent le gras de beurre. Il en est de même de la crème mélangée.

Aux Etats-Unis, on permet la manufacture de la margarine; l'industrie est établie dans ce pays. Je ne critique nullement ces vieux pays, mais malgré que l'industrie de la margarine y soit établie, neuf

Etats ont prohibé la manufacture, la vente et l'importation du lait et de la crème adultérés. Voilà ce qui se passe près de nous. La question est de savoir si vous allez ouvrir la porte en autorisant la margarine, car si vous le faites vous aurez de grandes difficultés à empêcher l'importation et la fabrication d'un produit analogue, excepté que c'est du lait et de la crème au lieu d'être du beurre.

Où allez-vous tracer la ligne de démarcation? Allons-nous permettre à de grandes entreprises de s'établir dans le pays pour fabriquer du lait et de la crème falsifiés? Ne devrions-nous pas plutôt détruire maintenant l'idée dans son germe? Je ne me plains pas des coulissiers qui ont multiplié ici depuis deux ou trois semaines leur propagande en faveur de la fabrication de la margarine; je ne m'oppose pas du tout à cette propagande, mais les cultivateurs sont trop occupés en ce moment à d'autres travaux pour venir ici au Gouvernement défendre leurs intérêts. Ils éprouvent un désavantage sur ce point et du moment qu'un intérêt s'établit et se développe dans le pays, soit par une législation, soit par consentement unanime, ils acquièrent des droits contre lesquels il est assez difficile de lutter.

Aussi, je déclare que si on accorde ce privilège à l'oléomargarine, on nous demandera la même chose pour la crème et le lait falsifiés. De fait, dans la réponse donnée à la députation en question par moi-même, au nom du Gouvernement, j'ai dit qu'il n'y avait pas de législation en vue, mais que si l'on reconnaissait que la Loi de la sante publique, la Loi des aliments purs et les Lois sanitaires du pays ne protégeaient pas le public, alors on pourrait avoir besoin plus tard d'une législation. Telle fut notre réponse, et je ne vois pas comment on aurait pu répondre autrement, parce que c'est le même principe qui est en jeu. Neuf Etats de l'Union américaine ont dit au public: "Vous ne pouvez consommer ce lait et cette crème falsifiés". Pourtant ils contiennent une quantité considérable d'aliments; ils sont d'une valeur considérable comme article d'alimentation; mais on a jugé qu'il n'était pas d'intérêt public aux Etats-Unis que la falsification de cet article soit reconnue et établie par la loi; voilà le point.

L'hon. M. BRISTOL: Je suis très ignorant sur cette question. Aux Etats-Unis l'oléomargarine est-elle interdite par la loi?

L'hon. M. FIELDING: Très bien, très bien; c'est là la question.

L'hon. M. BRISTOL: Dans la négative, pourquoi interdire l'oléomargarine au Canada?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je faisais remarquer que cette question est identique à l'autre dont on a parlé. Mais, je dirai qu'aux Etats-Unis l'industrie de la laiterie est bien établie. Elle est plus ancienne que la nôtre au Canada—j'en parlerai dans un moment—et certainement la concurrence n'y est pas aussi désavantageuse aux intérêts de la laiterie. Mais quand nous arrivons au Canada, c'est tout autre chose. Dans les deux cas, le principe est le même, mais j'estime que nous devrions tirer la ligne ici. On a demandé: si une personne veut manger de la margarine, pourquoi ne pas le lui permettre? Je réponds à cela: si nous voulons boire quelque chose, pourquoi ne pas nous le permettre. Mais sept provinces du pays ont interdit les liqueurs alcooliques et neuf Etats de l'Union américaine ont adopté une loi de prohibition pour le lait et la crème falsifiés.

M. JACOBS: La consommation de la margarine pourrait-elle rendre une personne ivre?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, je l'espère, dans tous les cas, mais cela nuirait au bétail qui est la base même de l'agriculture, au bétail laitier en particulier— il n'y a pas de doute à ce sujet. Ce serait décourageant pour tout homme qui trait une vache et qui sait ce que c'est que de courir après; ce serait décourageant pour ceux qui ont lutté contre les vicissitudes de l'industrie laitière.

Je veux rappeler à la Chambre qu'il faudrait très peu pour faire cesser l'industrie laitière. C'est le dernier brin de paille qui fait ployer le dos du chameau et nous ne savons pas si ce ne serait pas la dernière paille pour l'industrie laitière. Nous ne fabriquons pas assez de beurre pour notre consommation intérieure puisque nous en importons. Cela soulève une question importante. Nous importons et nous sentons la concurrence très vivement. Mais demandons-nous une protection contre les importations de beurre du Danemark et de la Nouvelle-Zélande?

Je connais quelques hommes qui se sont élevés toute leur vie contre la protection mais qui, dans la position particulière où ils se trouvent aujourd'hui dans l'industrie laitière, assiégée de tous côtés par les difficultés, ont réellement proposé d'augmenter la protection sur le beurre.

J'ai refusé promptement de souscrire à ce programme et j'espère d'avoir été consé-

quent avec moi-même. J'ai répondu dans la négative à toutes ces instances et je persiste dans cette attitude. Nous ne réclamons par l'augmentation des droits sur le beurre de la Nouvelle-Zélande ni du Danemark, bien que nous rencontrions à cette heure nombre d'adhérents à la doctrine libérale du passé, qui verraient d'un bon œil aujourd'hui le relèvement des droits sur le beurre américain par réprésailles contre le bill Fordney. Cependant, nos réclamations ne vont pas jusque-là. Mais si les laitiers se voient refuser la somme de justice qu'ils réclament, je sais que des revendications pour obtenir un meilleur traitement s'élèveront des sources les plus diverses et dont personne ne soupçonne aujourd'hui l'importance. Il sera très difficile de résister à ces appels raisonnables, car c'est une injustice que de laisser notre industrie laitière en butte à cette concurrence ruineuse.

Je ferai observer en passant que la margarine est en usage depuis de nombreuses années tant dans la métropole qu'au Danemark et en Hollande. Pour ces pays, toutefois, la consommation de ce produit constitue une source de revenus. Comparons donc la situation de ces pays en regard de celle du Canada. Les cultivateurs danois et hollandais se bornent à déposer leur beurre à bord d'un navire, qui, après avoir traversé deux ou trois cents milles sur la mer du nord, remonte la Tamise et se trouve au cœur même de la vieille Angleterre, l'un des meilleurs—de fait le meilleur marché du monde pour le beurre—avec les frais de transport fort minimes. De plus, vous devez tenir compte que l'industrie laitière fleurit dans ces pays depuis des siècles tandis que nous en sommes encore à nos débuts pour ainsi dire au Canada. Autre considération à faire valoir: le cultivateur du Danemark et de la Hollande est un être frugal, économe et industrieux; or, pour des raisons d'affaires, il consent à manger de la margarine afin d'exporter à l'étranger son beurre de premère classe. La majorté de nos agriculteurs toutefois ne veulent pas entendre parler d'un pareil régime. Ces privations étaient en honneur au Canada il y a un demi-siècle passé, mais cette coutume n'existe plus aujourd'hui, sauf chez un nombre fort restreint de nos cultivateurs. Il n'y a donc pas de comparaison à établir entre le Canada et ces pays européens relativement à la situation de l'industrie laitière. Sous d'autres rapports, il a des avantages que l'on ne saurait comparer aux nôtres. Ainsi, leur condition climatérique, leurs pâturages doivent entrer en ligne de compte de même que les quelques mois seulement pendant lesquels ils sont obligés de nourrir leurs troupeaux alors, qu'en Canada, cette période s'étend sur plusieurs mois. Sans parler d'une foule d'avantages dont jouissent les cultivateurs de ces pays européens et qu'il serait trop long d'énumérer pour l'instant. Vous n'entendriez guère parler de prohiber l'usage de l'oléomargarine au Canada, si notre industrie laitière était dans la même situation qu'au Danemark ou en Hollande et qu'elle existât depuis plusieurs siècles.

Examinons un peu ce qui se passe en Nouvelle-Zélande et en Australie. Quoique l'usage de la margarine ne soit pas prohibé dans ces dominions, ce produit y est fort peu utilisé, du moins ce sont là les renseignement que m'ont fournis des fonctionnaires de mon département. D'autre part, la Nouvelle-Zélande est favorisée sous le rapport climatérique, de sorte que la saison de l'hivernement y est comparativement fort courte. Or, les cultivateurs néo-zélandais, dont les troupeaux laitiers sont aux pâturages, viennent faire concurrence à nos cultivateurs de la Colombie-Anglaise dans la vente de leur beurre d'hiver. Le cultivateur canadien subit une concurrence terrible de ce chef; cependant, il ne réclame pas l'imposition de droits plus élevés sur le beurre de la Nouvelle-Zélande. Et l'on prétend que c'est là de la protection? Nous inclinons à croire qu'il vaudrait tout aussi bien l'avoir de fait qu'en apparence. Cependant, nous ne réclamons pas le relèvement des droits de douane; je n'ai même pas pensé à le proposer; je demande toutefois que le Parlement reconsidère la question après qu'elle a été à l'essai pendant plusieurs années à titre de mesure de guerre purement et simplement.

A cette heure, nous réclamons justice et le retour des conditions qui existaient avant 1917. Les gouvernements des deux anciens partis politiques avaient prohibé l'usage de la margarine au pays. L'ancien gouvernement conservateur fit adopter une loi à cet effet en 1886. Le gouvernement libéral compléta cette loi en défendant de refaire le beurre de beurrerie. Mais en 1917, le Parlement permit l'entrée de la margarine au Canada, à titre de mesure de guerre, et aujourd'hui, il est question de prohiber absolument l'usage de ce produit. J'irai plus loin, monsieur l'Orateur, et j'affirme que si l'industire laitière était florissante partout le pays comme elle est dans l'est du Canada, la question de la margarine ne reviendrait pas aussi souvent sur le tapis. Cependant, il faut bien l'admettre,

l'industrie laitière dans l'Ouest canadien, à cette heure, est exactement dans la même situation où elle se trouvait dans l'est du pays il y a quarante ou cinquante ans passés.

J'en appellerai, si la Chambre veut bien me le permettre, à l'esprit de justice de nos concitoyens des provinces de l'Est. Nous réclamons la même somme de justice dont vous avez joui au cours des longues années desquelles votre industrie laitière s'est développée. Je suis au fait de la situation agricole dans l'est de l'Ontario. Je sais quelle était la situation des cultivateurs avant la création de l'industrie laitière. J'ai contribué au développement de cette industrie dans ma jeunesse et j'en sais assez pour affirmer ceci: c'est à l'industrie laitière que l'est de l'Ontario doit son existence. Il en a été de même dans Québec—bien qu'elle n'ait pas été l'unique facteur de la prospérité de cette province—et aussi dans les Provinces maritimes. L'industrie laitière s'est développée dans l'Ontario lorsque non seulement la margarine mais aussi le beurre refait étaient strictement prohibés. Aujourd'hui, nous avons quatre nouvelles provinces dans l'Ouest canadien.

Vous nous envoyez de l'Est vos banquiers, et vos conférenciers viennent nous dire que nous devrions cultiver autre chose que du grain parce que nos terres perdent de leur fertilité. Dociles à cet avis qui, pour être un peu prématuré, ne procède pas moins d'une bonne intention, nous nous livrons à l'industrie laitière et vous nous refusez le traitement équitable dont toutes les provinces de l'Est jouissent depuis des années. Représentant d'une cité, l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs), ne me croit peut-être pas, mais dans quelque sens qu'il doive se prononcer, il aura au moins aperçu l'autre aspect de la question avant que j'aie terminé mes remarques.

M. JACOBS: Est-il un pays quelconque où la fabrication de l'oléomargarine soit défendue?

L'hon. M. MOTHERWELL: Pas que je sache. Est-il un pays quelconque qui, comme pays d'industrie laitière, puisse se prétendre aussi mal situé que le Canada, encore privé de tout marché?

L'hon. M. FIELDING: Et assujetti à de rigoureux hivers.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est le froid qui détermine les plus grands efforts, c'est la rigueur du climat d'un pays froid qui détermine la valeur de ses habitants. Si ceux de ce pays sont ce qu'ils sont, c'est qu'ils ont à lutter contre les avantages naturels d'autres pays; mais ils ne veulent pas être écrasés comme ils le seront si la vente de l'oléomargarine continue d'être permise. Les avantages de la Nouvelle-Zélande sont bien connus, et la concurrence de la République Argentine s'en vient. Dans tous ces pays on ne soigne les animaux que peu de temps en hiver et le transport se fait entièrement par eau. Le fleuve des Amazones et le fleuve de La Plata pénètrent jusqu'au cœur de l'Amérique du Sud. Ils arrosent tout ce pays, dont les produits, quels qu'ils soient, peuvent être transportés par eau dans tous les pays du monde. Nos principaux concurrents: la Hollande, le Danemark, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la République Argentine, l'Irlande, peuvent tous expédier leurs produits par eau, il n'en est pas un qui soit aussi désavantageusement situé que le Canada, surtout en ce qui concerne les plaines de l'Ouest. De ce côté-là on a à se plaindre que les taux de transport sont trop élevés, du côté de l'Est on se plaint des longues distances. Ajoutons que l'Ouest se trouve dans des conditions plus ou moins primitives au moment même où il s'attendrait à obtenir les mêmes avantages que cette législation a si longtemps assurés à l'Est, à l'origine de son établissement.

On a dit que la vente de l'oléomargarine est permise dans tous les pays, et j'ai discuté ce point-là. Si le temps depuis lequel le Canada est établi représentait seulement un quart du temps depuis lequel les autres pays le sont, nous ne demanderions pas cette simple mesure de protection en faveur de l'industrie laitière dans un pays aussi froid. Comment faire de bon beurre quand l'hiver est si froid et si long, et quand il faut nourrir les animaux à si grands frais durant cette saison-là? C'est un inconvénient terrible. Nous en triomphons peu à peu, mais nous ne voulons pas que l'industrie laitière en subisse encore d'autres.

On a donné pour raison qu'il y avait de grands capitaux de consacrés au commerce de l'oléomargarine. Ceux qui s'y livrent éprouvent actuellement des difficultés, mais s'ils étaient de moitié moins nombreux, ils réussiraient tous. Je n'ai que de la sympathie pour eux, mais je dois dire qu'ils n'auraient pas dû placer tant d'argent dans cette entreprise, sachant que la loi qui l'autorisait était une mesure de guerre et destinée, par conséquent, à subsister peu de temps. Je ne crois pas que les constructions leur aient coûté cher. On soutient que ces capitaux sont para-

lysés. Ils le sont peut-être jusqu'à un certain point, mais on peut dire qu'en général il y aurait moyen de les faire valoir comme avant l'inauguration de la fabrication de cet article en 1917. Il en est qui ne manquent jamais l'occasion de fustiger les fabricants. Je ne prendrai pas pareille attitude, je dirai plutôt que certains de leurs établissements pourraient servir désormais à la rénovation de notre beurre, ce qui représenterait une nouveuue industrie domestique. Nous produisons un beurre susceptible d'être amélioré au point de valoir beaucoup mieux que toute oléomargarine qu'il m'ait jamais été donné de connaître.

L'honorable député de la cité de Victoria (M. Tolmie) a établi une comparaison entre le nombre de condamnations qui ont eu lieu en vertu de la loi relative à l'oléomargarine et le nombre de celles qui ont eu lieu en vertu de la loi relative aux produits laitiers. Les condamnations pour fabrication de beurre falsifié, c'est-à-dire contenant trop d'eau ou trop d'autres corps étrangers, se sont élevées, dit-il, au nombre de 126, et celles qui concernaient la violation de la loi relative à l'oléomargarine, à 14.

Cependant si vous établissez le pour cent, en tenant compte de la quantité de beurre, le nombre des infractions relativement à la margarine dépasse de 30 p. 100 celui des infractions dans le cas du beurre. Ainsi, cet argument ne vaut pas.

Je n'ai rien dit de la margarine comme aliment ou des conditions hygiéniques qu'en accompagnent la fabrication. C'est un fait qu'on n'y saurait trouver logiquement à redire. Nous l'aurions pu un jour; mais le ci-devant ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) l'a dit, on offre en vente un assez bon article dans des paquets bien étiquetés. Toute autre conduite est rigoureusement défendue, et le produit est inspecté partout. Tout cela est bel et bon; néanmoins, à en croire les renseignements que j'ai reçus des employés de la division de l'industrie laitière, bien qu'on se conforme scrupuleusement au règlement, on ne se sert pas de la moitié de la margarine pour l'étendre sur le pain, mais on l'emploie dans la cuisson pour laquelle toute autre ingrédient offert en vente pourrait servir.

D'un autre côté, une grande partie de la margarine qu'on emploie avec le pain est ainsi utilisée dans les maisons de pension. On l'achète telle qu'elle est désignée, d'une façon assez légitime; mais on se procurera à la pharmacie voisine une substance colorante qu'on ajoute à la margarine

[L'hon. M. Motherwell.]

pour lui donner l'apparence du beurre, et c'est sur ce dernier nom qu'on met la margarine sur la table. J'ai demandé à M. Ruddick si on ne pourrait pas tenir la main à cette affaire, et il m'a répondu: "Nous n'avons pas un crédit suffisant pour maintenir l'armée d'inspecteurs qu'il faudrait pour empêcher ce déguisement de la margarine sous l'apparence du beurre". Tout laitier respectable vous dira la même chose. En dépit de toutes les précautions prises—et quelques orateurs ont dit que, s'il n'y a pas assez de restrictions, il faut en ajouter d'autres—il est des choses qu'on ne saurait entourer assez de précautions pour prévenir les infractions à la loi, et la margarine semble être du nombre. Il est facile au premier venu d'acheter de la margarine d'une manière parfaitement légale, puis d'y mêter une substance colorante et de la mettre sur la table sous le nom de beurre. Nous ne saurions, cela va de soi, nous opposer trop à la margarine pour cette raison-là, et j'en parle surtout parce qu'on prétend qu'on ne pouvait pas la faire passer pour du beurre; mais il en est autrement.

Je pourrais énumérer brièvement les raisons à l'appui ou à l'encontre du projet de résolution. La première loi sur ce sujet a été rendue en 1886, et il est intéressant de la lire, afin de voir ce qu'elle comportait. La voici:

> Considérant que l'usage de certains succédanés du beurre jusqu'à présent fabriqués et offerts en vente au Canada est préjudiciable à la santé, et qu'il est opportun d'en interdire la fabrication et la vente;
>
> A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, décrète que:
>
> 1. Nulle oléomargarine, butterine ou autre matière substituée au beurre, fabriquée avec toute substance animale autre que le lait, ne sera fabriquée au Canada ou n'y sera vendue; et quiconque enfreindra les dispositions du présent acte en quelque manière que ce soit encourra une amende de deux cents piastres à quatre cents piastres, et à défaut de paiement sera passible d'emprisonnement pendant douze mois au plus et trois mois au moins.

Telle était la première loi. Bien que je ne pense pas que la loi actuelle soit aussi rigoureuse, le principal principe de l'ancienne a été maintenu jusqu'en 1917. En dépit de ses désavantages, le Canada est devenu un pays remarquable par sa production laitière et il est prêt à concurrencer, en ce qui concerne le tarif, tout autre pays d'industrie laitière du monde entier. Et c'est ce qu'il a fait. J'ai reçu de madame Elizabeth Short, présidente du Conseil national des femmes, qui habite cette ville, une comunication fort intéressante. Je ne

lirai ni cette lettre ni m'a réponse; mais ma correspondante a, de son point de vue, fait œuvre utile, en éclairant le public sur ce sujet. Puis, il y a une lettre de M. James A. Calder—ce n'est pas le vrai—gérant de la compagnie de beurreries de la Saskatchewan, à Moosejaw.

Une VOIX: Est-ce un parent du vrai Calder?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non; celui-là est un fabricant de beurre. Il est propriétaire de l'un des principaux établissements particuliers de la Saskatchewan, sinon du plus important, et d'un bout à l'autre de sa lettre, il insiste sur les obstacles qu'on suscite à l'industrie laitière dans l'Ouest, à une époque où des centaines de mille cultivateurs placent leur espoir dans cette industrie, au lieu de s'en tenir exclusivement à la culture des céréales.

Et maintenant on se heurte à ce nouvel obstacle. Je compte aller dans l'Ouest après la session. Quand je ferai part aux gens de nos projets en matière de laitage, quand je leur dirai de quelle manière nous voulons encourager l'ensilage, la culture du maïs et du tournesol, ainsi que l'établissement de silos souterrains, tout cela sonnera agréablement à leurs oreilles; mais il se trouvera peut-être quelqu'un pour me dire: "Tout cela est très joli, mais me croyez-vous capable de supporter la concurrence de l'oléomargarine?" Je suppose que je devrai faire cette réponse: "Oui, malheureusement. Bien que je fusse d'un avis contraire, la Chambre a décidé qu'il y avait lieu de favoriser la fabrication et l'importation de la margarine, et le Gouvernement, il va sans dire, a dû assumer la responsabilité de ce qui a été fait." Cet homme dira naturellement qu'il a quelque peu hésité à se lancer dans l'industrie laitière; qu'il est venu s'établir en ce pays afin de s'épargner certains menus travaux le matin et le soir, pensant gagner quelque argent à cultiver le blé et en exploitant le laitage. Et il ajoutera que le Gouvernement, sur lequel le peuple fondait de si grandes espérances, a mis à l'industrie laitière une entrave qui durera toujours—puisqu'il ne s'agit plus d'une mesure de guerre—de sorte que les fabricants de laitage se débattent au milieu des difficultés et n'avancent à rien. Que trouverai-je à répondre à cela? Rien du tout.

J'ai sous la main une résolution relative au lait adultéré "filled milk". Celui qui me l'a fait tenir voit dans ce produit un nuage à l'horizon, un nuage grand comme la main. Considérant, dit-il, qu'il s'est établi aux Etats-Unis une industrie pour l'exploitation d'un succédané du lait désigné sous le nom de "filled milk"; considérant ceci et cela: "Vous devez vous garder de cela parce que, tôt ou tard, vous auriez à vous en repentir". Il va sans dire que je paraphrase ici le texte de la résolution. D'autre part, le conseil national du laitage a voté, relativement à la margarine, une résolution dont lecture a été donnée, si je ne me trompe, par le représentant de Leeds (M. Stewart).

Aujourd'hui, il m'a été pour la première fois donné d'entendre un fabricant de laitage se prononcer en faveur de l'importation et de la fabrication de la margarine; ce fabricant, c'est l'honorable député de Victoria (M. Tolmie). De tous les avis autorisés que j'ai pu recueillir au sujet de l'industrie du laitage, il n'en est pas un seul qui ne soit contraire à la fabrication et à la vente de la margarine, et s'il s'est d'autres fabricants de laitage qui pensent comme mon honorable ami de Victoria, je ne les ai pas encore entendus se prononcer en faveur d'un tel produit.

M. NEILL: L'honorable député de Victoria (M. Tolmie) ne vit pas de l'industrie laitière. C'est plutôt en amateur qu'il s'occupe de cette industrie.

L'hon. M. MOTHERWELL: Dans un sens, je suis aussi fabricant de laitage.

M. NEILL: Simple amateur, peut-être.

L'hon. M. MOTHERWELL: Si je ne suis pas à proprement parler un fabricant, je puis dire qu'aux premiers temps des Territoires du Nord-Ouest, c'est la fabrication du laitage qui m'a préservé de l'hospice, et que cette fabrication avait lieu à la maison paternelle. Plus tard, je me suis occupé de cette industrie à titre d'administrateur, et je fus de ceux qui l'implantèrent en Saskatchewan. En lui mettant une entrave pareille, on ne la mènera peut-être pas à sa ruine, mais on va plonger dans le découragement les habitants des régions méridionales de la Saskatchewan et de l'Alberta, dont la situation est déjà très précaire. Ils ne s'exagèrent nullement leur mauvais sort; qu'ils soient au bord du précipice, c'est chose très certaine, et l'on se demande s'il se pourra jamais que leur situation se raffermisse. La seule culture du grain ne saurait améliorer leur sort; c'est une ressource par trop incertaine. Il leur faut pratiquer l'industrie du bétail sur pied sous une forme quelconque; or, la fabrication du laitage est ce qui peut leur produire un revenu dans le plus bref délai. Dans ces pays chauds où l'on peut cultiver le maïs et le tournesol dont on alimentera

les animaux, et où les gouvernements provinciaux se chargent de fournir les vaches laitières, tout ce qu'il y a à faire, c'est d'éveiller chez les gens le désir de mettre ces circonstances à profit pour établir une industrie qui les préservera de la ruine et les fera renaître à la prospérité.

L'hon. M. BRISTOL: Est-ce la margarine fabriquée au Canada ou celle que l'on importe de Chicago qui fait tort à ceux des cultivateurs de la Saskatchewan qui fabriquent le laitage?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les deux. L'une est en grande partie composée de gras végétal et l'autre, de gras animal. Peu importe, en réalité, celle qui se vend; cependant, on se plaint davantage de celle qui s'importe.

L'hon. M. BRISTOL: Il me semble que le coût du transport de la margarine importée doit influer sur le prix de vente dans le Canada oriental?

L'hon. M. MOTHERWELL: On pourrait interdire l'importation de la margarine, mais ce serait une manière de protéger ceux qui la fabriquent en ce pays.

J'ai pensé à cette solution, mais je n'en ai eu que des ennuis.

M. LADNER: Le ministre prétend-il que l'usage de la margarine au Canada influe sur le prix du beurre?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il influe sur sa consommation.

M. LADNER: Je parle du prix.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je répondrai à cette question à ma manière. Parmi les industries agricoles, la fabrication des produits laitiers est celle qui s'est le mieux maintenue après la guerre, et c'est pour cela que, dans tout l'univers, on s'y engage plus que jamais. C'est la seule qui soit sûre dans le domaine de l'agriculture, et, pour cette raison, nous aurons beaucoup de difficulté non seulement à trouver des marchés mais à les conserver. Par conséquent, tout ce qui prive le fabricant des produits laitiers du marché domestique nuit à l'industrie laitière et, naturellement, plus on consommera de margarine comme succédané du beurre moins on achètera ce dernier produit. Je ne parle pas de l'influence que la margarine aura sur le prix du beurre, mais elle sera certainement un obstacle à l'écoulement du beurre. Tous les pays recherchent des marchés; le Canada ne fait pas exception à la règle. La situation est tendue. Depuis le début de l'année, dans toutes les conventions laitières de l'Est à l'Ouest, les industries ont répété la même chose: Nous devons garder les marchés que nous avons déjà en améliorant la qualité de notre produit, et aussi chercher de nouveaux débouchés.

Je vais répondre à certains arguments apportés au cours de ce débat. Comme je l'ai fait observer au début, cette question a deux aspects, et je suis prêt à faire une proposition transactionnelle. Je suis favorable aux opinions librement exprimées comme celles que nous émettons en ce moment. Si nous pouvons mettre le consommateur en mesure d'acheter son beurre à bon marché sans porter préjudice au jeune exploitant d'un troupeau laitier, cette transaction serait, je crois, fort louable. C'est ce que je désire.

L'honorable député de la ville de Victoria (M. Tolmie) nous a parlé des conséquences qu'auraient sur l'élevage du bœuf la fabrication ou la non fabrication de la margarine. D'après les recherches que j'ai faites, je trouve que 10 pour 100 seulement du suif de bœuf entre dans la composition de la margarine. Bien entendu, si ce produit était manufacturé librement, il faudrait graduellement une plus grande quantité de suif, mais, à l'heure actuelle, la consommation du suif est assez restreinte.

L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) dit que le Canada n'est pas excusable de ruiner une industrie pour en édifier une autre. Monsieur l'Orateur, est-il juste de dire que la fabrication de la margarine est une industrie alors qu'on l'a permise par pure bonté et pour parer à une situation simplement temporaire? Les manufacturiers ont eu l'autorisation de fabriquer de la margarine parce que les exportations considérables du beurre durant la guerre avaient rendu ce produit très rare. Ils savaient, à ce moment, que leur fabrication serait limitée, ce qui ne les a pas dissuadés de se lancer dans cette entreprise. Le fait même que l'importation et la fabrication de la margarine ont été prolongées de douze mois, l'année dernière, montre bien que cette industrie était purement temporaire, et il est incontestable que ceux qui y sont livrés en reconnaissaient les insuffisances. On ne peut donc pas prétendre que nous détruisons une industrie.

On jugeait l'affaire bonne dans le temps, et les manufacturiers ont tenté l'aventure, au risque de voir interdire un jour l'importation et la fabrication de la margarine. Mais si ces mêmes manufacturiers ont la permission de fabriquer du beurre remanié, ils pourront se rembourser d'une partie de

leurs pertes, et ce beurre remanié sera un excellent succédané de la margarine.

L'honorable député objecte que l'on n'a pas le droit de l'empêcher de consommer ce qu'il veut. Dans ce cas-là, il s'ensuivrait logiquement que nous n'avons pas plus le droit de lui défendre de boire ce qu'il aime. S'il insiste sur une liberté complète dans un sens, il doit en faire autant dans l'autre; les deux sont inséparables.

L'honorable député de Leeds (M. Stewart) approuve la motion parce qu'elle tend à protéger l'industrie laitière. Je ne saurais être de son avis, et j'en ai donné les raisons. Toutefois, si mes honorables collègues de la gauche conservatrice, qui ont une foi sincère dans la protection, jugent que ce projet de résolution comporte un principe de protection, eh bien! nous accueillerons avec plaisir chacun de leurs votes en cette circonstance.

L'honorable député de Fraser Valley (M. Munro), qui est philosophe à ses heures, nous dit: Les jeunes gens ne veulent plus traire les vaches et les vieux ne sont plus capables de le faire. Que ferons-nous quand ils seront morts? Je suppose qu'on va me répondre encore: Vous mangerez de la margarine. Mais ce n'est pas tout. Il n'y a aucun doute que les jeunes gens n'aiment pas à traire les vaches. Nous avons tellement d'attractions, avec nos belles grandes routes, et nos puissantes automobiles. Nous avons des barils d'essence et nous n'avons qu'à tourner le robinet pour remplir le réservoir de la voiture. Il se joue des parties de *base-ball* quelque part, les chemins sont beaux et il y a de jolies filles que le jeune homme veut conduire à la joute. Comment voulez-vous que la routine monotone de la ferme rivalise avec de pareilles tentations, M. l'Orateur?

M. McMASTER: Eliminons les filles?

M. ARCHAMBAULT: Eliminons les *Ford!*

L'hon. M. MOTHERWELL: Par-dessus le marché, vous allez permettre la margarine. Est-il surprenant que nos laitiers s'alarment? Comme mon honorable ami l'a dit, les jeunes gens ne veulent plus traire les vaches—et il n'y a personne de l'autre côté de la Chambre soit prêt à le contredire. Je ne sais pas comment nous pourrons changer les goûts de nos jeunes gens. Il nous va falloir revenir au rude labeur d'autrefois, monsieur l'Orateur. Il faudra reconnaître les vertus du travail honnête et laborieux, même s'il s'agit de traire les vaches. Il n'y a pas à sortir de là. Mon honorable ami dit: Que le cultivateur fasse ce travail. Il n'y a pas un serviteur sur vingt qui veuille traire les vaches; tous vous diront de traire vos vaches vous-même ils diront peut-être des choses pire que celles-là. Il faut que le maître de la maison fasse ce travail lui-même ou que quelqu'un de la famille le fasse. Si les jeunes gens refusent de le faire et que les vieux n'en ont plus la force, nous en sommes rendus au point où le plus petit découragement sera suffisant pour abattre l'industrie laitière, dans la crise que nous traversons. Ne vous y trompez pas, je n'ai nullement l'intention de badiner. Je connais le travail dur, persistant et ingrat de l'industrie laitière et je sais que si vous y ajoutez encore un découragement, ce sera assez pour en causer la ruine.

L'honorable député de Lisgar (M. Brown) a fait remarquer que le proposeur de la résolution aurait aussi bien fait de laisser de côté la dernière partie de son discours. Je ne le crois pas. Si l'on peut démontrer que l'industrie laitière va être découragée par l'introduction de la margarine et que l'on s'attaque à la pierre angulaire de nos intérêts agricoles, je suis d'avis que tout le Canada en souffrira. Nous plaidons pour l'industrie laitière parce qu'elle est intimement liée à l'industrie générale du pays.

M. BROWN: Je crois que l'honorable ministre ne m'a pas bien compris. J'ai dit que le proposeur de la résolution aurait aussi bien fait de ne pas ajouter que la margarine est contraire aux intérêts du consommateur.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne sais pas s'il a dit cela, monsieur l'Orateur, mais c'est l'intérêt public que nous devons nous occuper. La situation est analogue lorsque mon honorable ami, qui appartient au parti siégeant à un angle de quarante-cinq degrés avec le nôtre, demande une commission pour le blé—et nous espérons qu'il obtiendra une commission de quelque espèce, monsieur l'Orateur...

Quelques DEPUTES: Ecoutez, écoutez.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, cela sonne mieux que l'industrie laitière. Y a-t-il un seul des honorables députés qui demandent une commission du blé, qui puisse rejeter cette proposition? Après tout, tout dépend des intérêts qui sont lésés. Nous sommes aussi bien d'avouer tous ensemble—à l'exception de l'honorable député de la ville de Victoria—que nous sommes égoïstes et que nous ne pouvons nous empêcher de considérer les choses au point

de vue de notre intérêt particulier. Mais je considère cette question au point de vue de celui qui est chargé, à l'heure actuelle, du devoir de l'agriculture du ministère de l'Agriculture de notre vaste pays, et je ne puis conclure autrement que l'introduction de la margarine serait un découragement pour l'une de nos principales industries. Si l'on décourage l'industrie laitière—

M. IRVINE: L'honorable ministre sera-t-il en faveur de la commission du blé, en vertu du même principe qui lui fait favoriser la prohibition de la margarine?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, le parallèle n'est pas exact. Tout en étant du même genre, ces deux choses ne sont pas tout à fait pareilles.

M. IRVINE: L'honorable ministre établit le parallèle en disant que si les députés, siégeant à un angle de quarante-cinq degrés en face de lui, sont en faveur de la commission du blé, ils devraient aussi appuyer la présente résolution en vertu du même principe. Le raisonnement du ministre s'applique donc.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il est rare qu'on fasse des parallèles exacts, dans ce monde-ci. Ce n'est pas plus un parallèle, que la question japonaise. L'un a trait aux vaches laitières, l'autre à des hommes; et dans le cas de mon honorable ami, il s'agit de la commission du blé. Mais mes honorables amis demandent quelque chose d'un intérêt particulier pour eux. Si une chose est dans l'intérêt public, si l'intérêt d'une industrie se lie à l'intérêt public, il est alors de bonne politique de la recommander, et c'est ce que je m'efforce de faire pour l'industrie laitière. Un honorable député me passe cette note:

La fabrication de l'oléomargarine tend à faire diminuer le nombre des vaches qu'on élève, elle appauvrit le sol et nuit à la culture mixte en général.

Cela est vrai. La population des pays les plus anciens du monde s'intéresse tellement à la fertilité du sol qu'elle ne se sert pas de la force mécanique pour la culture parce que celle-ci ne produit pas de fertilisant. J'ai eu le plaisir de visiter l'Europe, il y a onze ou douze ans, et j'ai demandé aux cultivateurs les plus âgés pourquoi ils n'utilisaient pas plus la force mécanique. Ils utilisent le force animale de toutes sortes de façons, mêmes les bœufs sauvages des monts Carpathes, d'après le principe que chaque tête de bétail qu'on peut obtenir et conserver devrait être gardée sur la ferme.

[L'hon. M. Motherwell.]

Ainsi en est-il de l'industrie laitière: chaque vache additionnelle gardée sur la ferme contribue à augmenter la fertilité du sol. Je sais qu'il est possible que cela ne dise rien qui vaille aux gens de l'Ouest; ce côté de la question ne nous intéresse pas encore. A vrai dire, notre difficulté est d'obtenir, au coût le moins élevé possible, le transport de notre engrais des cours à bestiaux, bien que, dans les parties plus anciennes, on se serve d'engrais chimiques dans le sol, ainsi qu'il en devrait être. Mais la quantité du bétail dans les parties plus anciennes de la région, établira jusqu'à quel point la la région, établira jusqu'à quel point la fertilité du sol sera conservée et augmentée.

Quelques honorables députés ont eu l'avantage de discuter cette question, dans la Chambre, dans nombre de circonstances diffrérentes. Plus de la moitié des membres de ce Parlement se compose de nouveaux députés—c'est mon cas—et pour ces derniers la question n'est pas aussi usée que pour les honorables députés qui siègent ici depuis quelque temps déjà. Il existe une loyale divergence d'opinion sur cette question. Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que si nous devons faire quelque chose, c'est de commencer par le beurre refait? Je suis prêt à recommander le rappel de la restriction à ce propros, ce qui rendrait notre marché, à peu près au prix de l'oléomargarine—environ 1,000,000 de livres de beurre véritable de 100 p. 100 de gras et de 100 p. 100 de matières nutritives.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, la résolution soumise à la Chambre a trait à l'oléomargarine et non pas au beurre fabriqué et je me propose de ne m'occuper que de la résolution même.

Il fut un temps où cette Chambre compta un député libéral qui était un libre échangiste convaincu et qui représentait un comté agricole. Un jour, quelqu'un proposa, par voie de résolution, d'encourager l'élevage du porc. Mon ami, le député libéral, appuya fortement la résolution et, après cela, il fut connu comme étant l'homme qui était libre-échangiste en tout, excepté le porc. Je crains que mon excellent ami le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), ne se soit revelé libre-échangiste sur tout, excepté le beurre. Dans la plupart des questions, surtout dans celle qui se rapportent à l'agriculture, j'accepte les vues de mon ami et collègue le ministre de l'Agriculture, car je sais qu'il est passé maître dans ces choses, alors que mes connaissances en tout cela sont faibles. Si je croyais que l'industrie lai-

tière était en jeu, je ne soufflerais mot. Mais je ne crois pas qu'il s'agisse de cela, en ce moment. Je suis obligé de suivre, dans cette circonstance, la direction non pas de mon collègue le ministre de l'Agriculture, mais bien de l'ancien ministre de l'Agriculture (M. Tolmie), qui, je l'affirme, a prononcé aujourd'hui, un discours auquel, à mon avis, on n'a pas répondu et on ne peut répondre. Si je croyais que la plus grande partie de la population du Canada se composât d'insensés; si je la croyais incapable de juger elle-même ce qu'il lui faudrait et où elle l'obtiendrait; si je pensais qu'elle eut besoin de la tutelle attentive qu'on accorde aux enfants et aux sauvages et aux insensés, dans ce cas-là, je voterais pour la résolution, parce que celle-ci se résume à dire qu'on ne doit pas accorder au peuple canadien le droit de décider lui-même s'il achètera ou non un article de consommation journalière reconnu dans le monde entier. Autant que je sache, le Canada est le seul pays du monde—le seul pays se prétendant civilisé—qui défend l'usage de l'oléomargarine.

Je ne sais pas de quand date l'interdiction. Quand je suis entré dans le ministère, il y a plus de vingt-cinq ans, il n'était pas question de margarine. C'était un produit prohibé qui resta prohibé jusqu'à ces derniers temps, pendant la guerre. Pendant tout ce temps-là, on n'a jamais songé à la margarine; car personne n'en voulait tant qu'on pouvait se procurer du bon beurre à un prix raisonnable. La situation est la même aujourd'hui; les gens n'achèteront pas de margarine tant qu'ils pourront avoir du beurre à un prix raisonnable. Si la fabrication de la margarine s'est développée, c'est simplement parce que beaucoup de gens n'avaient pas les moyens d'acheter du beurre et, plutôt que de rien avoir, ils achetaient de la margarine.

Pourquoi le Canada se constituerait-il juge de tout le reste de l'univers? Vous connaissez tous la vieille histoire de ce juré qui soutenait un avis contraire à celui de ses collègues, déclarait ensuite qu'il n'avait jamais vu onze hommes plus stupides que ceux qui formaient avec lui le jury. Si nous adoptions cette résolution, nous agirions à l'envers de tout le reste du du monde civilisé.

La seule question est celle-ci: est-ce que ce produit est sain, propre et inoffensif? Le ministre de l'Agriculture dit: "Si vous admettez qu'on a le droit de manger de la margarine, vous devez logiquement admettre qu'on a le droit de boire du whiskey." Si mon honorable ami avait une bonne cause, il n'aurait pas eu recours à cet argument, car la différence est énorme. Je crois que mon honorable ami est un de ceux qui considèrent que le whiskey est non seulement un produit malsain, mais un poison. Dans tous les cas, d'après lui, la grande majorité des gens condamnent le whiskey parce que c'est un produit nuisible et aussi parce que c'est mal d'en boire et que cela fait beaucoup de tort au point de vue physique, moral, et que sais-je encore. Mon honorable ami peut-il en dire autant de la margarine? Alors, où est l'analogie? Elle n'existe pas.

Mon honorable ami dit aussi que l'ancien ministre de l'Agriculture est le premier fabricant de produits laitiers qu'il ait connu comme étant opposé à l'objet de cette résolution et en faveur de l'admission de la margarine. Le ministre prétend que tous les laitiers du pays réclament cette mesure. Il est évident que si vous demandez à une convention de laitiers leur avis à ce sujet, ils vous répondront: "Interdisez la margarine." Si vous proposiez d'augmenter les droits d'entrée sur le beurre, ils voteraient probablement aussi en faveur de cette proposition. Mon honorable ami a-t-il jamais lu les rapports de l'association des manufacturiers canadiens dans lesquels cette société préconise un tarif douanier plus élevé? Mon honorable ami pense-t-il que c'est une preuve suffisante pour le leur accorder? Elle n'est pas meilleure que celle qu'il invoque aujourd'hui en disant que l'association des laitiers s'est prononcée en faveur de l'interdiction de la vente et de la fabrication de la margarine.

N'oublions pas que c'est un produit d'usage universel. Ce n'est pas un poison; il n'est pas nuisible. Il se peut qu'au début, la margarine ait été un produit mauvais et de qualité inférieure et que, à cette époque-là, on ait eu raison de l'interdire. Mais, aujourd'hui, c'est tout différent. Mon honorable ami admet lui-même que la fabrication de la margarine est sujette à une inspection et une restriction rigoureuse qui en garantissent la propreté et la manipulation dans des conditions hygiéniques. Le produit a son utilité; il n'est pas aussi bon que le beurre; nous ne le prétendons pas non plus, mais il n'est pas malsain. Si c'est un produit sain, dont la vente est reconnue dans le monde entier, pourquoi, au nom du ciel, nous, Canadiens, irions-nous dire que nous ne pouvons pas laisser nos gens décider par eux-mêmes si, oui ou non, ils veulent avoir de la margarine.

D'après moi, dans tout le débat, on n'a absolument rien prouvé contre la margarine. Je n'admets pas qu'il ait concurrence

entre ce produit et le beurre. Ce sont deux produits distincts, et si vous stipulez que la margarine doit être marquée et étiquetée d'une façon spéciale, comme l'échantillon que nous a montré aujourd'hui l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Tolmie), il n'est pas possible qu'on puisse vendre à quelqu'un de la margarine à la place de beurre, à moins que cette personne ne soit bien sotte et veuille se laisser tromper. Toute margarine mise en vente doit porter une étiquette indiquant la nature du produit.

Aujourd'hui la margarine est employée par les gens pauvres. Mon honorable ami ne réfléchit pas, quand il parle de leur donner du beurre à meilleur marché. Nous ne voulons pas de beurre à meilleur marché.

Nous voulons que le fabricant de beurre reçoive un bon prix pour ses produits, mais s'il est vrai que bien des pauvres gens ne peuvent acheter aujourd'hui du beurre, même à son prix modéré, et il est surtout question des gens des villes, pourquoi ne pas leur laisser avoir un succédané qui ne saurait faire concurrence au beurre s'il est vendu sous son propre nom. Je soutiens que ces deux produits sont bien distincts et ne sauraient se concurrencer.

Mon honorable ami a invoqué plusieurs arguments que je pourrais combattre, mais je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ce sujet, ce soir. Voici comment je résume la question. Il s'agit d'un article de première nécessité qui se vend dans le monde entier, sauf en Canada. Il n'existe certainement aucune raison pour défendre sa vente au pays, à moins que le peuple du pays soit dénué de cette intelligence que nous croyons sienne. Au contraire, c'est parce que je pense qu'il est intelligent, parce que je crois qu'il sait ce qu'il veut avoir et est à même d'établir une distinction; parce que je sais qu'on ne lui passera pas de la margarine pour du beurre, que je vais voter contre la motion de mon honorable ami de Comox-Alberni (M. Neill).

Certain renseignement donné ce soir par le ministre de l'Agriculture m'a surpris. J'ai toujours cru que le Canada était un pays où fleurissait l'industrie laitière. J'ai visité les cantons de l'Est et j'ai entendu d'éloquents orateurs proclamer qu'il n'existait pas au monde de plus belles terres que celles des cantons de l'Est pour l'agriculture, le pâturage et l'industrie laitière, mais j'apprends ce soir de mon honorable ami que c'est faux. C'est au contraire un pays où les intérêts des producteurs de beurre sont dans un état si précaire qu'ils peuvent être ruinés par les importations de beurre d'Argentine. J'ai une meilleure opinion du Canada comme pays producteur de beurre que mon honorable collègue. Je dirai simplement que la margarine, quoi qu'elle ait pu être autrefois, est aujourd'hui un produit reconnu par tout le monde commercial et je ne trouve pas de raison au monde pour dire au citoyen canadien qu'il n'a pas l'intelligence voulue pour établir une différence entre le beurre et la margarine quand il va chez l'épicier.

[L'hon. M. Fielding.]

M. SUTHERLAND: La question de fabrication et d'importation de la margarine a été tout d'abord soulevée aux premiers jours du gouvernement unioniste. Avant cette époque, la margarine était bannie du Canada et, à cette date, on a pris un certain engagement disant qu'on ne l'admettait qu'à cause de l'état de guerre, mais, qu'une fois la guerre terminée, et la situation changée, la loi adoptée serait rappelée. Cependant, depuis cette époque, la loi en question a été plutôt étendue et plusieurs ont demandé à ce qu'elle devienne permanente. Parmi ces honorable députés, je crois que se trouve l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Je pense que ce qu'il a dit à ce sujet l'an passé et auparavant demandait non seulement un délai supplémentaire d'un an, mais bien la permanence de cette loi.

Ce soir, quand je suis arrivé, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir les paroles de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell). Je doutais un peu de la ligne de conduite que le Gouvernement allait adopter sur cette question, qui n'a pas manqué d'être discutée, et en entendant l'éloquence avec laquelle le ministre de l'Agriculture exposait cette question, je me demandais s'il allait soutenir la réputation qu'il s'est crée, durant ces dernières semaines devant le Parlement et le pays entier. Après avoir entendu aussi l'honorable ministre qui dirige le Gouvernement ce soir (M. Fielding) et qui nous a exposé, j'imagine, l'attitude du Gouvernement sur la question, je puis voir l'honorable ministre de l'Agriculture faisant une volte-face aussi rapide que celles qu'il a récemment accomplies.

Je ne pense pas que le sort de l'agriculture ou de l'industrie laitière dépende beaucoup de la décision qui sera prise sur cette question. Le ministre des Finances nous a dit que la margarine était un produit sain et que personne n'a prouvé le contraire. Il est tant soit peu singulier qu'ayant un ministère d'Hygiène, il ne se trouve pas un ministre pour nous dire exactement ce qui

constitue la margarine. Nous n'en avions pas davantage sous l'ancien gouvernement. Souvent j'ai posé la question et je n'ai jamais trouvé personne pour me renseigner. "Oh, dit-on, ce produit est fabriqué sous la surveillance la plus stricte dans les abattoirs du pays, et plusieurs inspecteurs vétérinaires s'occupent de cette question." Mais, que fait notre ministère d'Hygiène? Que ne s'occupe-t-il de cette question?

On a souvent représenté la margarine comme l'aliment des enfants pauvres du pays.

Monsieur l'Orateur, c'est pour la protection des enfants pauvres en Canada que je plaide contre l'importation libre et la vente de la margarine. Vous seriez surpris du nombre des gens qui cherchent toujours le bon marché. La substance du lait diffère des autres corps gras en ce qu'elle contient des éléments nutritifs nécessaires à la croissance des jeunes êtres. Le Créateur, dans sa sagesse infinie, a mis cette substance dans le lait de tous les mamifères. Mais d'adroites gens, sachant que cet aliment est essentiel à la croissance des enfants, se sont dit que s'ils parvenaient à composer un produit de remplacement meilleur marché et qu'ils pourraient vendre en affirmant que ce produit est aussi bon que le beurre, ils encaisseraient de gros profits. Voilà l'alpha et l'oméga de tous les arguments en faveur du commerce de la margarine.

Le ministre des Finances a dit que dans tous les pays du monde on permet la fabrication de la margarine. Je dis qu'aucun ne donne au fabricant de margarine la liberté que lui laisse le gouvernement du Canada, pas un seul. En France il n'est pas permis de vendre du beurre et de la margarine dans le même établissement. Mais en Canada la margarine est annoncée avec tous les autres produits laitiers dans le compte rendu des journaux. Pourquoi cela est-il toléré? Si la margarine n'est pas un produit de l'industrie laitière, pourquoi est-il annoncé avec les autres produits de cette industrie?

Les fabricants disent que le produit se vend d'après ses propres mérites. Alors, pourquoi le distribuent-ils en blocs imitant les blocs de beurre et pourquoi le barattent-ils dans du lait pour lui donner la saveur du beurre? On le mêle aussi avec du beurre, non pas toujours avec 2 ou 5 p. 100 de butyrine, mais jusqu'à 33 p. 100. Pourquoi cela, si le produit est de lui-même si nourrissant? C'est parce qu'ils savent que la butyrine ajoute au produit une valeur qui lui manque.

Je n'ai jamais failli de dénoncer le commerce de la margarine depuis le jour où l'importation en a été autorisée. Ça été un des premiers actes de notre collègue de Marquette (M. Crerar) à son arrivée au ministère de l'Agriculture. Il a défendu les fabricants de margarine; il leur a accordé une réglementation plus favorable que partout ailleurs où le produit est en vente. Je vais vous citer des passages de ces règlements, et on verra si les beurriers ont un grief ou s'ils n'en ont pas. Ainsi, par exemple:

> Nul ne pourra mélanger de la margarine avec du beurre, si ce n'est un fabricant de margarine.

Pourquoi avoir créé ce privilège en faveur des établissements où l'on fabrique de la margarine?

On lit encore ceci dans les règlements:

> On ne pourra fabriquer de margarine dans les établissements consacrés ou ayant quelque rapport à la fabrication du beurre.

Or, le fabricant de beurre est soumis aux règlements les plus sévères établis par les autorités fédérales, provinciales et municipales pour assurer la pureté du produit et l'uniformité dans la qualité. Mais le gouvernement fédéral accorde un permis à quelques-unes de ces maisons de salaisons, qui savent s'insinuer dans ses bonnes grâces, les autorisant à employer le beurre d'été fortement coloré—comme le fait a été admis sous serment devant un comité parlementaire—pour colorer le suif et l'huile de leur margarine et lui donner l'apparence du beurre. Le gérant des abattoirs Harris, de Toronto, a témoigné que sans cette coloration leur margarine goûterait le suif, et le public n'en voudrait pas. C'est pourquoi les salaisons achètent du beurre d'été pour mélanger à la margarine.

Le permis de fabrique a été accordé en temps de guerre et les cultivateurs n'ont pas voulu protester. Un décret rendu par application de la loi des mesures de guerre a réquisitionné tout le beurre manufacturé dans les fabriques entre le premier septembre 1918 et une date subséquente. A cette époque, il y avait 25 millions de livres de beurre dans les entrepôts frigorifiques et 3,622,830 livres de margarine dans les fabriques de ce produit. Le beurre qui se faisait dans les fabriques fut réquisitionné, mais les fabricants de margarine et les marchands de gros eurent la libre disposition de leur marchandise.

J'ai protesté dans le temps contre ces faits; et lorsque l'honorable député de Marquette (M. Crerar) était ministre de l'Agriculture j'ai appelé son attention sur les injustices dont souffrait l'industrie laitière.

Je me suis efforcé d'être conséquent avec moi-même à ce sujet, quoique j'aie eu à critiquer mes associés politiques, et je me propose de continuer à l'être, que mes principes soient conformes à ceux de mes associés ou non. Il ne faut pas croire que j'adopte cette attitude parce que mes mandataires sont grandement intéressés dans cette question, car, la plupart des cultivateurs dans mon comté achètent le beurre au lieu de le fabriquer, bien que cette région soit renommée dans le pays pour son industrie laitière. Mes honorables amis croient-ils qu'il soit sage que cette ancienne industrie soit mise en péril ainsi qu'elle l'a été, dans le passé, par une loi de ce Parlement. Il faut se rappeler que l'avenir de l'ouest canadien, aussi bien que celui de l'Est, comme nous l'a dit le ministre de l'Agriculture, dépendent entièrement de l'industrie de l'élevage. Nous avons engagés des milliers d'anciens soldats à s'établir sur des fermes; et pourtant, certains honorables députés voudraient adopter une loi qui prive ces hommes de leurs moyens de subsistance; car, en effet, telles seraient les conséquences de cette loi.

Je n'ai pas entendu les arguments posés cet après-midi à ce sujet. Mais j'ai entendu quelques-unes des raisons alléguées par les fabricants de margarine qui désirent la continuation de cette loi, et que mentionnent les circulaires qu'ils n'ont pas manqué de nous adresser. Ils prétendent se servir de produits canadiens dans la fabrication de la margarine, tandis qu'en réalité, ils importent une grande partie de ces produits, ne payant presque pas de droits. Permettez-moi de vous donner une idée des quantités importées pendant onze mois de l'année écoulée; ce sont les seuls chiffres que j'ai pu obtenir au moment où ils m'ont été communiqués: saindoux composé, 335,161 livres; extrait de suif importé—et les fabricants nous disent: "Voyez donc l'excellent marché que nous avons ici pour l'extrait de suif provenant de nos bœufs"—1,731,005 livres; huile de cotonnier, 348,583 livres; huile de noix de coco, 219,132 livres; huile de pistache, 125,889 livres; huile de beurre—je ne sais pas ce que c'est; peut-être est-ce ce que le ministre de l'Agriculture appelle le beurre refait—823,558 livres; sel, 279,634 livres; la somme globale des denrées importées a été de 3,862,962 livres. Elles ont toutes servi à la composition de la margarine fabriquée au pays pendant onze mois de l'année écoulée. On a payé un droit minime, mais 90 p. 100 de ces droits ont été remboursés aux fabricants, l'an dernier. Le montant de ce drawback alloué aux fabricants intéressés a été de $388,345.53. Les fabricants canadiens de margarine exagèrent lorsqu'ils prétendent qu'il y a une grande demande de suif, au pays, grâce à leur industrie; mais la situation change d'aspect, lorsque l'on considère les importations qu'ils font des produits américains. Leur réclamation est mal fondée. Il s'agit ici d'un effort délibéré afin d'introduire en Canada un système qui n'est pas dans l'intérêt de l'agriculture, étant donné qu'il acorde à ces industriels un privilège que ne possèdent pas les cultivateurs.

D'ailleurs, ces industriels importent des articles sur lesquels il n'y a pratiquement pas de droits. Le taux est de trois cents la livre, selon la préférence britannique, et il est de quatre cents la livre pour le beurre importé des autres pays. Pendant onze mois de l'année dernière, nous avons importé 5,805,422 livres de beurre. De cette quantité, 2,036,471 livres venaient du Royaume-Uni, et bénéficiaient de la préférence douanière. Ces importations payaient 1 cent de moins la livre que celles du beurre venant des Etats-Unis. Nous avons importé 287,724 livres de beurre de l'Australie; 2,148,752 livres de la Nouvelle-Zélande; et 1,332,210 livres des Etats-Unis. Et ces choses se passent dans notre propre pays. Nous nommons des agents commerciaux, nous faisons tout ce que nous pouvons afin de trouver des marchés pour nos produits canadiens; et cependant, au lieu d'encourager l'expansion, au lieu de promouvoir les industries naturelles au pays, mais qui y languissent, nous travaillons énergiquement à l'encontre.

Je n'entrerai pas plus minutieusement dans ces questions ce soir, car les honorables amis qui faisaient partie de l'ancien Parlement, et du Parlement précédent, connaissent très bien mon opinion à ce sujet. Je dois dire, pourtant, qu'après l'importation considérable de ce produit en Canada, je suis surpris que le ministère de l'Hygiène, avec tous les moyens à sa disposition, ne puissent encore nous fournir quelque renseignement sur la valeur alimentaire de cet article.

Personne ne soutiendra que la margarine peut remplacer le beurre ou les matières grasses provenant du lait en dépit de l'agitation qui se fait et qui a commencé ici même dans la ville d'Ottawa, à l'époque où la dernière guerre battait son plein. Nos approvisionnements ne beurre n'étaient pas suffisants en ce temps-là, de sorte que la situation rendait justifiable l'admission de ce

produit au Canada. Je pourrais citer les résolutions qu'ont adoptées certaines associations d'Ottawa, quoique cela me répugne quelque peu. Il est à ma connaissance personnelle, toutefois, que la campagne qui s'est faite par tout le pays au cours des derniers mois, sous les auspices de certaines associations, a commencé à Ottawa; elle fut montée par des gens qui ne sont pas aussi intéressés que nous au développement de l'agriculture au pays. Des résolutions furent adoptées à Ottawa en 1919, et les membres de ces diverses associations tentèrent de nouer des relations avec leurs différentes succursales disséminées aux quatre coins du pays afin de les décider à communiquer avec les représentants du peuple et le Gouvernement et réclamer l'adoption d'une loi autorisant d'une façon permanente la fabrication et la vente de la margarine au Canada. Je citerai le texte d'une résolution qui fut adoptée par une certaine association d'Ottawa. Je l'extrais du *Citizen*, numéro du 14 avril 1919:

Il est proposé par Mme Adam Short, appuyée par lady Pope:

Attendu que le gras est un aliment essentiel aux êtres humains et que les enfants qui en sont privés non seulement souffrent de mauvaise nutrition pour le présent mais en ressentent les effets permanents au point de vue physique; et

Attendu que les approvisionnements de beurre ne sont pas suffisants pour fournir aux besoins de toute la population, au cas où la margarine serait prohibée; et

Attendu que le prix du beurre est tellement élevé que des milliers de gens ne sont pas capables de s'en procurer; et

Attendu que la margarine est un succédané du beurre d'une valeur égale à celle du beurre en fait de colories; et

Attendu que l'usage de la margarine a été permis au Canada, sous le régime de la loi des mesures de guerre, qui expirera à la conclusion de la paix;

A ces causes, nous, les femmes d'Ottawa, tenant compte à cette heure du bien-être des enfants, adjurons le gouvernement fédéral d'autoriser d'une façon permanente la fabrication et la vente de la margarine au Canada, afin que les enfants se développent au lieu de dépérir et que les consommateurs jouissent du droit légitime, comme les citoyens des autres pays, de se procurer de la margarine pour l'usage domestique.

Et ainsi de suite, y compris tous les arguments que l'on fait valoir d'habitude en faveur de la margarine.

Est-ce que ce produit constitue un aliment pour les enfants? J'ai par devers moi certains témoignages qui établissent le contraire; cependant, ils ne me sont pas fournis par des associations de laitiers ou des gens intéressés dans l'industrie laitière.

Les honorables députés qui ont pris la parole avant moi ont peut-être fait allusion à ces témoignages. A tout événement, si je fais des répétitions elles ne feront qu'ajouter une nouvelle force à mes arguments. Voici:

A l'époque où, à titre de mesure de guerre, l'oléomargarine fut admise au Canada, (pour être continuée plus tard à titre de mesure au bénéfice des établissements de salaison et des marchands de provisions), les enfants canadiens furent livrés aux attaques d'un ennemi perfide et impitoyable. Au premier rang, se trouveront les enfants des dernières couches sociales, où l'argent nécessaire à l'achat du beurre véritable est peut-être aussi rare que l'idée de débourser une couple de sous de plus par livre pour l'article réel.

Les indices ne manquent pas qui font voir à quel point la margarine constitue un ennemi perfide de l'enfance; ce produit, tout en gardant les apparences d'un aliment satisfaisant et nécessaire, retarde la croissance de l'enfant et met obstacle à son développement.

L'œil est trompé; le corps ne l'est pas. Les fabricants et les distributeurs encaissent des profits mais l'insuffisance de cette nourriture prélève un terrible tribut sur les enfants soumis à ce régime débilitant, afin que des profits égoïstes puissent être réalisés.

La ville de Rochester a fait dernièrement une expérience remarquable touchant l'usage du beurre et de la margarine dans un asile d'orphelins. La coutume existe depuis des années dans cette institution de peser chaque enfant, à intervalles réguliers. Or, le 1er janvier 1917, l'administration décida de remplacer le beurre par la margarine, étant donné les prix élevés auxquels se vendait le beurre et les pensionnaires restèrent à ce régime pendant six mois.

A l'expiration de ce temps, les résultats étaient si peu satisfaisants que l'on recommença à servir du beurre aux jeunes orphelins. Voici les poids qu'accusaient sept enfants au bout de quatre périodes de six mois chacune:

Durant les premiers six mois, au régime du beurre, ces sept orphelins gagnèrent 23.75 livres.

Au cours des six mois qui suivirent, toujours avec le régime du beure, les sept enfants gagnèrent encore 44.25 livres. Durant six autres mois, les mêmes enfants mangèrent de la margarine au lieu de beurre, la diète étant exactement la même quant au reste. Et le résultat fut une perte de 9.5 livres. Le beurre remplaça la margarine pour une autre période de six mois et les enfants regagnèrent 56.87 livres.

Ce rapport officiel de la ville de Rochester constitue la plus forte condamnation qui ait jamais été portée contre l'oléomargarine; or, elle n'a pas été proférée par des exploitants de l'industrie laitière, mais bien par une institution de la ville.

Les enfants en pleine croissance seraient donc ceux qui bénéficieraient le plus d'une mesure qui prohibera la fabrication et la vente de la margarine.

Je parle donc ce soir au nom des enfants en pleine croissance et des ouvriers canadiens, qui déboursent du bon argent pour l'achat de ce produit falsifié, et non pas au nom de l'industrie laitière; de fait, à la longue, les gens se rendront compte que ce

produit ne peut jamais remplacer le beurre, et ceux qui raisonnent verront à se procurer l'article réel pour le bénéfice de leurs enfants. En entendant, toutefois, ce réveil de l'opinion publique, le Gouvernement a-t-il le devoir de permettre la vente de la margarine sans qu'elle soit soumise à une inspection raisonnable? J'inclinerais à croire que l'une des premières mesures que prendrait le nouveau ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) consisterait à obliger les autorités du département de la Santé à faire une analyse convenable de ce produit. De cette façon, il aurait été en mesure de communiquer à la Chambre, ce soir, la valeur réelle de la margarine au point de vue de l'alimentation.

Cela n'a pas été fait et nous ne connaissons même pas encore la valeur nutritive de cet article.

Je m'y suis opposé dans le passé à cause des règlements qu'on a faits pour donner à ces gens-là la liberté qu'ils ont. Quel droit ont-ils d'acheter du beurre fabriqué sous l'empire des règlements sévères dont j'ai parlé, de le transporter dans une fabrique de conserves, de la mélanger avec de l'huile de coton et autres matières grasses végétales, de le baratter avec du lait, de prendre toutes ces peines pour tromper le consommateur et vendre cet article sous l'étiquette régulière de beurre? C'est ce qu'ils font, cependant, quands ils l'offrent en vente sous la forme d'un paquet prétendu de beurre. L'enveloppe peut indiquer que le contenu consiste en margarine, mais comment découvrir que c'en est, quand l'enveloppe est enlevée et que cet article est coupé en morceaux et mis sur les tables des maisons de pension? On dit qu'il est impossible de le différencer du beurre et qu'il est bien sain. Il peut l'être, mais nous ne savons pas jusqu'à quel point. Un adulte n'en ressentira peut-être pas les malheureux effets, mais on n'a encore rien découvert de meilleur pour un jeune enfant que la matière grasse du lait. On peut réussir à trouver au beurre un succédané, mais on n'en a pas encore trouvé à la matière grasse du lait. Il en est qui tiennent à offrir en vente un article falsifié. Ce sont les pauvres qui l'achètent; ils en ont souffert et devront en souffrir plus que tous les autres. Comme d'autres députés sont sans doute désireux d'adresser la parole sur ce sujet, je vais tâcher d'être bref. J'ajouterai, toutefois, que l'industrie laitière n'est pas aussi profitable que quelques-uns voudraient le faire croire. Elle est établie dans l'Ontario depuis des années. La première fromagerie qui ait existé au Canada fut établie dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. C'est là que la fabrication du fromage fut surtout connue; si la ville que j'habite—la ville d'Ingersoll—est peut-être mieux connue en Angleterre que toute autre ville du Canada, c'est pour y avoir exporté du fromage et des produits laitiers. Un des premiers exportateurs de fromage fut Edwin Caswell, d'Ingersoll.

Depuis quelques années le gouvernement provincial d'Ontario a fait faire le recensement des fermes du comté d'Oxford et du comté d'York en vue de déterminer le prix de revient des produits laitiers dans ce pays. Voici, en quelques mots, ce que ce recensement a démontré; dans le comté d'Oxford il en coûte $2.94 pour produire 100 livres de lait, et dans le comté d'York, 3.32. Or, dans le comté d'Oxford on a reçu $2.81 par 100 livres, et dans le comté d'York, $2.85, ce qui représentait, pour le comté d'Oxford, une perte de 13 cents par 100 livres, et pour le comté d'York, une perte de 40 cents par 100 livres. On est arrivé à ce résultat après mûr examen des opérations de plus de 100 fermes dans chacun de ces comtés. Au moyen d'une analyse aussi minutieuse que possible on a réussi à découvrir le prix de revient et la valeur marchande de ce produit. Voilà des faits que l'expérience a démontrés aux laitiers. Les associations étrangères à l'agriculture ou à l'industrie laitière qui adoptent, comme elles ont adopté dans cete ville et ailleurs, des résolutions priant le Gouvernement de permettre que cet article fabriqué par les cultivateurs soit mélangé avec des denrées de peu de valeur importées en franchise et offertes en vente par ces fabricants, font un plaidoyer évidemment malhonnête d'un bout à l'autre et auquel aucun gouvernement ne devrait prêter l'oreille. Tant que je me livrerai à une industrie quelconque, je croirai qu'elle a droit aux mêmes égards que toute autre. A mon sens, quiconque est favorable à la fabrication et à la vente de la margarine, maintenant permise, affiche, par là même, du mépris pour l'industrie laitière et l'agriculture en général. La vente de cette denrée ne devrait pas être permise au Canada. Si, toutefois, on la permet, la margarine importée et les produits qui entrent dans sa composition devraient être asujettis à un droit, comme tous autres articles importés. En outre, la margarine devrait être fabriquée et offerte en vente pour ce qu'elle vaut, on ne devrait pas

chercher à tromper le public en la mélangeant avec du beurre et en la barattant avec du lait.

Je crois qu'il se trouve des huiles végétales dans la margarine qui se vend en Angleterre et qui diffère entièrement de la denrée qu'on offre en vente en ce pays-ci. Quelques pays ne permettent pas les colis de margarine de moins de dix livres, tandis qu'au Canada elle peut être mise sur le marché en moules d'une livre ressemblant en tous points aux moules de beurre.

J'ai mentionné quelques-unes des raisons de mon opposition au maintien de la fabrication et de la vente de la margarine. J'appuie de grand cœur le projet de résolution et j'ai confiance que la vente de cet article sera prohibée au pays. Toutefois, si le Gouvernement décide d'en permettre la fabrication et l'importation, il devra établir un droit sur cet aliment comme sur tout le reste, parce que celui-ci ne devrait pas être plus favorisé qu'une ancienne industrie commerciale du beurre. De ce qu'on peut mêler à la margarine de 25 à 30 p. 100 de matière grasse et 15 p. 100 de lait, ce n'est pas une raison pour que nous lui permettions de rivaliser avec le véritable beurre.

Accomplissons au moins quelque chose qui indiquera que nous ressentons de la sympathie pour ceux qui sont présentement en butte à de grandes difficultés—je parle des anciens combattants qui se sont établis sur des terres. Plusieurs d'entre eux, ayant peu d'expérience, ont été tentés de s'adonner à l'industrie laitière et à l'élevage du bétail. Le pays compte plus sur l'industrie du beurre que sur toute autre chose. Ce n'est que par la fabrication du beurre que nous pouvons espérer établir avec succès l'industrie animale au Canada.

L'autre soir, j'entendais un député—c'était, je crois, le représentant de Qu'Appelle (M. Millar)—déplorer avec des accents pitoyables la situation des agriculteurs du Canada occidental. Il faisait ressortir que le sol s'appauvrissait et produisait six boisseaux de moins, par acre, qu'il y a quelques années. Eh bien, que pouvons-nous attendre? Nous entendions, l'autre jour, le ministre agricole de la Saskatchewan (M. Hamilton) au comité de l'agriculture où il s'efforçait de prouver la thèse qu'il nous fallait une commission du blé, parce que le premier cultivateur venu de la Saskatchewan avait besoin de $1,200 de plus pour boucler ses dépenses avec le revenu d'une terre de 320 acres. J'ai été ébahi d'apprendre que le blé et l'avoine étaient les deux seules choses qu'il eut à vendre. Il m'est venu en l'idée que celui-là n'était pas cultivateur pour la peine. N'importe qui peut se rendre dans la Saskatchewan et y récolter du blé et de l'avoine aussi longtemps que le sol se conservera fertile. Cependant, il viendra un jour où la terre sera moins généreuse, et le seul moyen d'en préserver la fécondité c'est de s'adonner à l'industrie animale, ainsi qu'à la culture du sol.

Que les gens ne croient pas qu'ils pourront toujours dépouiller la terre et ne lui rien rendre, sans épuiser sa fertilité. C'est là la principale source de nos ennuis d'aujourd'hui. Dans plusieurs des vieilles provinces, on a appauvri le sol et il n'est pas aisé de le remettre en état de livrer de bonnes récoltes. L'un des plus grands malheurs que la pays ait jamais essuyés s'abattra sur lui, si nous suivions la ligne de conduite préconisée et adoptée dans le passé et si nous mettons toutes nos terres en culture, en négligeant l'élevage du bétail et la production laitière. Nous devrions développer ces industries en même temps que la culture du sol. Il est indispensable, de nos jours, que nous mettions l'industrie laitière sur un bon pied et nous ne saurions espérer le faire si nous lui suscitons des obstacles. Voilà pourquoi j'appuie le projet de résolution.

L'hon. T. A. CRERAR (Marquette): Le sujet auquel se rapporte le projet de résolution que la Chambre a discuté cet après-midi et ce soir n'est certainement pas nouveau. En vérité, telle une plante vivace il a fait son apparition à toutes les sessions depuis mon entrée en cette enceinte, il y a cinq ans. Aussi, je partage absolument le sentiment qu'a exprimé cet après-midi le député de Waterloo-Sud (M. Euler), en disant qu'il espérait que nous pourrions cette fois régler définitivement la question. Celle-ci offre pour moi un intérêt particulier. En effet, la première chose que j'ai eue à faire après avoir reçu le portefeuille de l'Agriculture, en 1917, a été de rédiger, avec le concours des spécialistes du département, des règlements concernant la vente, la fabrication et l'importation de la margarine en ce pays. Cette année-là, les règlements furent établis aux termes de la loi des mesures de guerre pour les raisons que le député de Comox-et-Alberni énumérait cet après-midi. En 1918, fut rendu un autre décret qui maintenait ces règlements et les rendaient plus rigoureux qu'auparavant à certains égards.

A la session de l'automne de 1919, les pouvoirs que la loi des mesures de guerre conférait au Gouvernement ayant pris fin, le Parlement vota une loi qui autorisait pendant une année encore la fabrication et

l'importation de la margarine; en 1920, la question revenait sur le tapis et le Parlement accordait une autre année de délai; la chose se répéta encore l'année suivante, et la question se pose maintenant de nouveau de savoir si cette loi doit être maintenue en vigueur ou être abrogée.

Je suis contre la motion de mon honorable ami de Comox-et-Alberni (M. Neill): je m'y oppose pour cela même que le représentant d'Oxford-Sud (M. Sutherland) l'appuie. Je crois avoir déjà déclaré ici même que les partisans de la protection en matière douanière peuvent logiquement se montrer favorables à cette manière de protéger l'industrie du laitage. Ennemi du tarif protecteur, il me déplairait de voir étendre le régime de la protection au commerce, et c'est pourquoi je suis défavorable au projet de résolution.

J'approuve sans réserve ce que mon honorable le ministre des Finances (M. Fielding) a dit des observations que le représentant de Victoria (M. Tolmie) a faites au cours du présent débat. Ses arguments sont restés jusqu'ici sans réplique, et je soutiens qu'à eux seuls ils donnent suffisamment raison à la Chambre de laisser en vigueur la loi dont il est en ce moment question.

En matière douanière, les protectionnistes se font un argument du besoin de donner de l'essor à l'industrie nationale; ainsi font également ceux qui s'élèvent contre l'importation et la fabrication de la margarine. Cet après-midi mon honorable ami de Waterloo-Sud (M. Euler) faisait observer avec beaucoup de raison que cette motion s'inspirait de la protection la plus détestable qui soit, puisque, outre qu'elle empêche l'importation d'un produit alimentaire utile et même nécessaire, elle en interdit absolument la fabrication au pays. Je me demande comment on pourrait bien s'y prendre pour pousser plus loin l'application du régime protecteur.

Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) a fait ce soir un discours qui m'a plongé dans l'étonnement—ce mot ne suffit pas à rendre ma pensée. Je me rappelle que je prenais autrefois plaisir,—il y a plusieurs années de cela,—à l'entendre prêcher la saine doctrine de la liberté en matière commerciale, et c'est avec une profonde surprise, un réel chagrin que je l'ai vu amener le pavillon de la liberté à la faveur de l'argument le plus spécieux et que je l'ai entendu réclamer pour l'industrie laitière la protection sous sa forme la plus détestable. Mon honorable ami s'est sans doute trouvé en mauvaise compagnie. J'aime à croire que ce n'est là qu'un écart momentané et qu'il finira par revenir à la bonne doctrine économique, qu'il connaît aussi parfaitement que qui que ce soit à la Chambre.

[L'hon. M. Crerar.]

Que fait constater l'étude approfondie de cette question? On n'a pas démontré et, pas plus ici qu'ailleurs, nul ne saurait démontrer que la margarine n'est pas un aliment sain. C'est le contraire qui est établi de toute manière. Elle se compose de graisses animales de grande valeur alimentaire que l'on mélange avec des huiles végétales qui, elles aussi, constituent d'excellents aliments, et on n'a invoqué aucun témoignage digne de confiance pour faire voir que la margarine n'est pas un produit possédant une réelle valeur au point de vue alimentaire. Puisque donc la margarine a une réelle valeur en tant que produit alimentaire et qu'on peut l'acheter à meilleur marché que les beurres de bonne qualité, qu'a-t-on besoin de s'employer, ici ou au dehors, à priver les gens d'un aliment sain en en interdisant de façon absolue l'importation et la fabrication? Pareille façon d'agir ne peut se justifier, si ce n'est en s'y prenant comme le ministre de l'Agriculture a fait ce soir en recourant à l'argument le plus spécieux qui se puisse concevoir.

Un coup d'œil sur l'univers civilisé fait voir qu'il n'est point de pays où ce produit alimentaire ne soit en usage, où la fabrication et la vente n'en soient permises. S'il en est ainsi dans tous les pays civilisés, c'est, j'en suis convaincu, parce que la margarine possède une valeur réelle au point de vue de l'alimentation. Je n'ajoute pas foi à ceux qui disent qu'en autoriser plus longtemps l'importation et la fabrication c'est décréter la ruine de notre industrie laitière. Cela ne se peut pas. On a parlé ce soir de la situation du Danemark par rapport à la margarine. Quelle était cette situation? Contrairement à ce qu'a dit le ministre de l'Agriculture, il n'y a pas des siècles que le Danemark pratique l'industrie du laitage. S'il daignait étudier l'histoire de ce pays-là, il constaterait qu'il y a soixante, soixante-dix ou quatre-vingts ans, il n'y avait pas en Europe de paysans aussi pauvres que ceux du Danemark, et que sous le rapport de l'agriculture, ce pays était le plus arriéré de l'Europe.

M. WARNER: Est-ce la margarine ou le beurre qui a aidé le Danemark?

L'hon. M. CRERAR: Si mon honorable ami de Stratchona avait attendu un instant, j'aurais contenté sa vive curiosité.

Le Danemark a édifié son agriculture en grande partie sur les bases de l'industrie laitière. Il est généralement connu que la superficie moyenne des fermes danoises est de dix acres. Aucun pays du monde ne s'est consacré plus activement à l'agriculture. Il s'est créé une magnifique industrie laitière. Cependant, si je me rappelle bien, le Danemark, depuis trente ou trente-cinq ans, permet la fabrication et l'importation de la margarine, ce qui n'empêche que son industrie laitière, la plus prospère au monde, a grandi en dépit de la concurrence de la margarine.

M. SUTHERLAND: Connaissez-vous un autre pays que le Canada où l'on permette de mélanger les produits laitiers aux autres ingrédients de la margarine? Le Danemark le défend.

L'hon. M. CRERAR: Je l'ignore, monsieur l'Orateur, et je suis d'avis que cette question ne se rapporte pas au débat. Je répondrai tout à l'heure au point que vient de soulever mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland). Voilà l'attitude prise par le Danemark au sujet de l'importation et de la fabrication de la margarine. Il n'est pas un pays, je le répète, qui n'en ait permis l'importation et la fabrication.

Ce n'est pas tout. L'importation et la fabrication de la margarine ont-elles nui à notre industrie laitière? Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture sait que le fromage est presque le seul des produits laitiers exportés par le Canada. Avant la guerre, le pays exportait annuellement de 180,000,000 à 200,000,000 de livres de fromage, surtout sur le marché d'Angleterre. Cette industrie a été beaucoup plus active que celle du beurre dans l'Ontario et dans la province de Québec, et ce n'est que depuis quelques années qu'on s'est livré à l'industrie du beurre. Et cependant, la concurrence de la margarine a-t-elle mis des entraves à cette industrie? Non pas, si j'en juge par les statistiques du commerce. En effet, je vois que, depuis quatre ans, les exportations de beurre canadien font excellente figure. En 1917 nous en avons exporté près de 8,000,000 livres; en 1918, près de 5,000,000 livres; en 1919, 13,500,000 livres; en 1920, 17,500,000 livres, et, durant ces quatre années, nous avons fait usage de margarine.

M. SUTHERLAND: L'honorable député veut-il nous donner les exportations de 1921?

L'hon. M. CRERAR: Je ne crois pas en avoir les statistiques ici.

M. SUTHERLAND: A peu près 9,000,000 de livres.

L'hon. M. CRERAR: Oui, mais le chiffre varie.

M. CARROLL: Peut-être mon honorable collègue nous donnera-t-il un état des importations du beurre.

L'hon. M. CRERAR: Je ne l'ai pas devant moi, mais j'ai celui des importations de la margarine. En 1918, elles ont été de 2,262,000 livres; en 1919, de 4,000,000 livres; en 1920, année durant laquelle nous avons fait des exportations considérables de beurre, elles ont été d'un peu plus de 6,000,000 livres. Il y a un autre point que je désire porter à l'attention de mes collègues qui appuient la motion de l'honorable député de Comox-et-Alberni (M. Neill). Je désirerais que le ministre de l'Agriculture y songeât un peu. Si le Canada doit exploiter l'industrie laitière, il ne peut se contenter du marché domestique. Aucune industrie ne peut compter réussir en se confinant dans les limites du pays, et voilà une des raisons, monsieur l'Orateur, pour lesquelles je ne crois pas aux tarifs protecteurs. Si donc, nous devons créer une industrie laitière, nous sommes obligés de faire nos exportations de beurre en dépit de la concurrence de la margarine de tous les pays du monde. Mes honorables amis qui pensent que les fabricants de produits laitiers et de beurre du Canada doivent être protégés contre la concurrence de la margarine de chez nous oublient-ils que cette rivalité n'en existe pas moins sur les autres marchés de l'univers? Cette doctrine est des plus illogique et ne tient pas debout.

J'ai autant confiance que qui que ce soit dans l'avenir de l'industrie laitière du pays. Le Canada est magnifiquement situé à cet égard. Avant longtemps, nos voisins de la grande république américaine viendront de plus en plus nous demander leurs denrées alimentaires.

Il est un fait que j'ai déjà mentionné en Chambre, mais qu'il serait bon de rappeler, et c'est que les deux tiers de la population de 106 millions, qui constituent les Etats-Unis, résident dans des villes et villages constitués, et que nulle province canadienne n'est mieux située, lorsqu'il s'agit d'approvisionner de produits laitiers les parties les plus populeuses des Etats-Unis, que ne le sont l'Ontario et Québec. A mesure que la population américaine s'accroîtra, à mesure que les Etats-Unis deviendra un pays importateur de produits alimentaires, vous trouverez dans ce pays le mar-

ché le plus important, comme le plus vaste, pour les produits laitiers de ces deux provinces. Et, si ce marché n'est pas suffisant, souvenons-nous que nous ne sommes séparés de la Grande-Bretagne que par quelques mille milles, et que ce pays est peut-être le plus grand consommateur de produits laitiers importés qu'il y ait au monde.

Si mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture et le Gouvernement désirent promouvoir cette industrie, je ne pense pas que le moyen d'y réussir soit d'empêcher la fabrication et la vente d'un produit alimentaire utile, lequel peut être offert au peuple canadien à meilleur marché que le beurre. Cependant, ils y parviendront très bien en encourageant l'adoption de saines méthodes pour la vente de nos produits agricoles, et en contribuant à l'amélioration du service d'entrepôts frigorifiques pour l'expédition de ces produits sur les marchés mondiaux. Voilà les moyens par lesquels le Gouvernement pourra légitimement aider à l'expansion d'une industrie de ce genre. Il est presque impossible d'évaluer les pertes qui se font par la détérioration de la qualité, surtout des denrées périssables, comme le beurre et le fromage, faute d'entreposage. C'est pour ce motif que, lorsque je faisais partie du Gouvernement, il y a quelques années, j'ai insisté pour que mes collègues entreprennent la construction d'un entrepôt frigorifique moderne à Montréal, afin de doter cette ville des moyens de conserver en bon état les denrées putrescibles jusqu'à leur installation dans les glacières à bord des vaisseaux océaniques à destination de l'Europe. Par l'adoption de moyens intelligents, nous pourrons aider beaucoup l'industrie laitière — bien mieux et beaucoup plus que par des moyens artificiels, comme par exemple, en nous efforçant de stimuler le marché intérieur en empêchant la fabrication et la vente de la margarine.

Je serais vraiment curieux de savoir ce que le Gouvernement se propose de faire, à ce sujet. Si j'en dois juger par le discours plutôt remarquable qui a été prononcé ce soir par le ministre de l'Agriculture, je crains qu'il n'adopte pas les moyens les plus sages. J'espère cependant que lorsque mon bon ami le ministre de l'Agriculture y aura réfléchi davantage, il reconnaîtra son erreur. Je désire tout simplement convaincre le Gouvernement que s'il adopte une loi, au cours de la présente session, autorisant l'importation ou la fabrication de la margarine en Canada, je l'appuierai cordialement.

Un mot au sujet des allégations de l'honorable représentant d'Oxford-Sud (M. Sutherland). Je ne sais quelle quantité de beurre entre dans la composition de la margarine. Mais je prétends ceci: le Gouvernement agirait sagement en s'assurant qu'une réglementation appropriée mise en vigueur pour la protection de la santé publique; et que seuls des ingrédients sains soient employés dans la fabrication de la margarine et que seul le produit alimentaire pur, soit importé. C'est ce qu'il convient que le Gouvernement fasse. Mais lorsque vous aurez entouré de la protection voulue la fabrication, l'importation et la vente de cet article, alors, faudra-t-il, dans l'intérêt public, que cet article soit vendu comme margarine, non pas comme beurre — que le public sache ce qu'il achète. Les intérêts commerciaux seront ainsi sauvegardés, et l'on aura établi une judicieuse ligne de conduite, laquelle, je l'espère, sera adoptée en permanence.

Avant de terminer, permettez-moi de réitérer l'espoir que le Gouvernement adoptera une loi tendant à rendre ce système permanent. Nous ne demandons aucun privilège pour l'industrie laitière, ni pour aucune autre au pays. Je suis certain que notre industrie laitière n'a pas à craindre la concurrence de la margarine; les faits l'ont indubitablement prouvé, ces cinq dernières années. Je ne demande donc aucun privilège pour ceux qui s'en occupent, pas plus que je ne préconise les privilèges spéciaux, en guise de tarif, pour les fabricants, et c'est pourquoi je m'oppose à la motion proposée par l'honorable député de Comox-et-Alberni.

M. STANSELL: Monsieur l'Orateur, il faudrait un certain degré de courage pour appuyer la résolution qui vient d'être dénoncée avec tant de violence par mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding). Je ne prétends pas m'y connaître autant que lui en fait de sain jugement ou de stupidité, mais je crois certainement m'y entendre en fait d'industrie laitière et de fabrication de beurre. Il m'a fait plaisir d'entendre mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) dire à la Chambre que c'était lui qui était responsable de la rédaction de la réglementation régissant la fabrication et l'importation de la margarine.

Si l'on avait apporté à la préparation de ces règlements autant de soin qu'on en a mis à rédiger ceux qui concernent la vente du beurre, et si on les avait faits aussi sévères que ces derniers, je me demande si j'aurais protesté aujourd'hui, mais ce n'est pas ce qu'on a fait. J'ignore comment mon honorable ami s'est trouvé intéressé à

[L'hon. M. Crerar.]

la culture, mais il a avoué à la Chambre, ce soir, qu'il ignorait le volume des exportations et des importations de beurre canadien durant l'année dernière. Si j'ai bien compris une question posée cet après-midi, il ignorait qu'on consommât au Canada, une quantité considérable du beurre de la Nouvelle-Zélande. S'il en est ainsi, il n'est pas la plus haute autorité en la question, à mon estimation.

L'hon. M. CRERAR: Si mon honorable ami veut me le permettre, je lui dirai qu'il n'est pas tout à fait juste à mon endroit. Au cours des observations que j'ai faites, ce soir, j'ai donné les statistiques de l'exportation.

M. STANSELL: Pour cette année?

L'hon. M. CRERAR: Non, pas pour la présente année, mais on peut se procurer ces chiffres, en quelques minutes, en consultant les livres bleus.

M. STANSELL: Je parlais des états de l'année dernière. J'ai porté beaucoup d'intérêt aux arguments invoqués, ici, ce soir, ainsi qu'aux différentes opinions exprimées sur ce sujet d'un intérêt intense pour la Chambre et pour le pays. C'est une question qu'on devrait régler d'une façon ou de l'autre, et je suis très heureux qu'on l'ait étudiée de la façon qu'on l'a fait, car j'estime que, parmi la députation, on devrait respecter les opinions des uns des autres. S'il s'agissait ici d'une question à l'endroit de laquelle tous les arguments seraient d'un seul côté, elle aurait été réglée depuis des années, mais on a argumenté utilement, ce soir, pour et contre la résolution. C'est, peut-être, le discours de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) qui a fait la plus favorable impression, car il a probablement dit tout ce qu'on pouvait dire contre la résolution sous la forme d'argumentation et cela, d'une façon très logique et très claire. Il se montre très conséquent dans l'attitude qu'il prend. On a dit qu'aucun membre de la Chambre n'avait réfuté ses arguments, aujourd'hui. L'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a fait une plaidoirie très forte pour le côté opposé, et, à certains égards, son argumentation n'a pas été réfutée. A cette heure avancée, je ne me propose pas de prendre beaucoup de temps pour citer des chiffres ou pour parcourir le terrain des orateurs précédents, je résumerai brièvement mes vues sur cette question. Il s'agit pour la Chambre de décider si, après le mois de septembre prochain, on permettra ou non l'importation et la fabrication de l'oléomargarine au Canada. Des intérêts opposés m'ont adressé des observations, et la simple justice exige que, dans l'étude de cette question, nous examinions d'où sont venues les requêtes demandant cette mesure législative. Je ne puis faire mieux du simple point de vue de la justice, que présenter les arguments qu'on a soumis de chaque côté, parce que nous pouvons nous fier aux intérêts en cause pour faire valoir les raisons les plus fortes possibles à l'appui de leur propre argumentation. Je crois que les honorables députés ont tous reçu—et c'est aussi mon cas—une copie d'une lettre-circulaire publiée par les fabricants et importateurs canadiens d'oléomargarine. Il n'est que juste de tenir compte des mises de fonds de ceux qui désirent voir se continuer ce privilège de fabriquer et de vendre cet article. Il est certain que des capitaux considérables ont été risqués dans cette entreprise et je suis persuadé que la fabrication de l'oléomargarine se fait d'une façon propre, vu qu'elle est sujette à l'inspection fédérale. Toutefois, on doit se rappeler que quand on a fait ce placement à l'origine, il a été parfaitement entendu qu'on ne permettait la fabrication d'oléomargarine qu'à titre de mesure de guerre et l'on avança l'argent, connaissant le risque que l'entreprise comportait. D'un autre côté, les intérêts suivants m'ont demandé de combattre la fabrication et la vente de l'oléomargarine au Canada: le National Dairy Council représentant The Ontario Milk and Cream Producers' Association; The Dairymen's Association of Western Ontario; The Dairymen's Association of Eastern Ontario; The Dairymen's Association of the Province of Quebec; The Montreal Milk Producers' Co-operative Agricultural Association; Canadian Milk Distributors Association; Canadian Ice Cream Manufacturers' Association; The Western Canada Ice Cream Manufacturers' Association; Canadian Creamery Association; The Western Dairy Manufacturers' Executive; Milk Condensaries; The Provincial Dairymen's Association of Manitoba; The Provincial Dairymen's Association of Saskatchewan; The Provincial Dairymen's Association of Alberta; The Provincial Dairy Association of British Columbia; The Fraser Valley Milk Producers' Association; The New Brunswick Dairymen's Association; The Nova Scotia Dairymen's Association; The Prince Edward Island Dairymen's Association; Milk Power Manufacturers; the Holstein-Friesian Association of Canada;

Canadian Ayrshire Breeders' Association; Canadian Jersey Cattle Club.

Il me semble que quand un aussi grand nombre de sociétés venant de toutes les parties du Canada et représentant un capital aussi considérable, nous communiquent leurs vues, il est juste que nous tenions compte de leurs désirs. Si nous considérons seulement le point de vue financier, tout le monde sera d'accord pour dire que le capital et la main-d'œuvre que représente l'industrie laitière ne sont pas comparables au capital et à la main-d'œuvre employés dans la fabrication de la margarine.

C'est très intéressant d'entendre expliquer jusqu'à quel point la protection touche cette question. Je voudrais dire ce qu'est d'après moi le principe de la protection. Je ne peux pas m'accorder avec certains de mes honorables amis les progressistes qui, étant de sincères libre-échangistes, sont opposés à la protection. Peut-être un jour pourrai-je tomber d'accord avec eux, mais actuellement la situation est la suivante: Quelles que soient nos opinions ou nos préférences, nous vivons à l'heure actuelle sous un régime de protection, et si j'osais faire des prédictions, je dirais que nous sommes encore bien loin du jour où les espoirs de mes honorables amis se réaliseront et où le pays se passera totalement de protection.

Le seul fait, comme l'ont fait remarqué certains de nos collègues, que le Canada est un pays froid, avec des conditions climatériques à nulles autres pareilles, exige, d'après moi, que nous ayons une certaine mesure de protection pour nos industries, afin de nous créer un marché domestique. Or, si je comprends bien le principe de la protection, quelle que soit la forme qu'on lui donne, c'est l'aide accordée par l'Etat à une certaine catégorie de nos gens qui, apparemment, ne sont pas en état de se tirer d'embarras, comme il conviendrait dans l'intérêt même du pays. Pour les manufacturiers la forme de protection la plus naturelle consiste en un tarif douanier de protection. Pour nos amis de l'Ouest qui s'effrayent d'un tarif de protection, la seule protection qui leur convient réellement est le contrôle obligatoire de la vente du blé. Je dois dire qu'ils font preuve d'une inconséquence admirable, quand ils proclament qu'ils n'ont aucune foi en la protection. Mais ceci est une forme spéciale de protection qui s'adapte à leurs besoins. Peu importe le nom qu'on lui donne: c'est une forme de protection faite exprès pour les besoins des cultivateurs de l'ouest du Canada.

Je dois dire que j'accueille assez favorablement les idées émises à l'appui de cette proposition. Toutefois si c'est le seul genre de protection qu'on doit tolérer au Canada, alors la sympathie que j'éprouve pour mes amis de l'Ouest s'atténue considérablement. On doit comprendre que, quelle que soit la région qu'on habite, on a aussi bien le droit de juger ce qui peut être dans son intérêt que les gens d'une autre région ont le droit de juger ce qui leur convient.

On a parlé d'une demande faite récemment par la Colombie-Anglaise, à la Chambre des communes. Il existe dans cette province un problème auquel les gens là-bas attachent une importance extrême. Je veux parler de la question orientale. On l'a traitée de différentes façons, mais dans l'opinion de la Colombie-Anglaise, il n'y a qu'une seule solution; c'est l'exclusion ou l'interdiction. Je ne suis pas prêt à contrecarrer cette attitude; les représentants de la Colombie-Anglaise doivent savoir quelle est la forme de protection qui convient le mieux à leur province.

Naturellement, les associations de fabricants de produits laitiers et les producteurs de lait et autres produits qui en dérivent, comme le fromage et le beurre, sont en faveur d'un certain genre de protection qui s'adapte à leur industrie. J'ai écouté attentivement les explications que nous a données l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) à ce sujet. Il nous a dit que cette sorte de protection était pernicieuse et, en cela, il a été très bien secondé par l'honorable député de Marquette. Peut-être est-ce là une description assez exacte; mais personnellement, je dois dire que je n'aime pas les mots "protection" et "prohibition" pas plus que les mots "exclusion" et "contrainte". Néanmoins les lois qui gouvernent notre pays contiennent beaucoup de principes qui désignent l'un ou l'autre et nous devons nous soumettre à certaines restrictions pour le bien général. Par conséquent, en appliquant le terme "protection" à l'industrie laitière et en l'appelant même "protection pernicieuse", d'après moi la protection qu'on a donnée aux cultivateurs n'a jamais été si généreuse que nous ne puissions pas, dans la circonstance, leur accorder le bénéfice du doute. Si c'est une protection pernicieuse nous pouvons bien, étant donnée la situation du fabricant de produits laitiers à l'heure actuelle, faire preuve d'un peu de générosité à son endroit.

Etudions un instant la composition et la valeur de cet article. Comme je l'ai dit au début, on ne doit pas oublier que même si

je m'occupe d'industrie laitière et si je fabrique du beurre, je suis soumis à des règlements qui sont stricts. Si, par un moyen quelconque, mon beurre contient plus que 16 p. 100 d'eau — et c'est une chose difficile à empêcher — je tombe sous le coup de la loi. La même chose se produit si je mets dans mon beurre autre chose que la matière grasse du lait, si j'y laisse entrer la plus faible impureté, la moindre fraction de matière minérale. Comme je le dis, je tombe sous le coup de la loi si je dépasse le moindrement les règlements. Néanmoins, ces restrictions n'existent pas pour la fabrication de la margarine. Si ce produit est propre, il peut contenir la quantité d'eau qu'on veut, et à peu près n'importe quoi. Aucune loi ou règlement n'existe pour contrôler sa fabrication. Si cet article se composait de produits exclusivement originaires du Canada et n'était fabriqué et vendu que selon sa propre valeur, je n'aurais pas le courage de me lever pour le combattre. On a prétendu que la margarine contient 75 p. 100 de produits canadiens. C'est une prétention que les faits n'appuient pas, parce que, dans un rapport récemment déposé devant la Chambre des communes, on nout dit que 3,862,962 livres de divers produits sont importées au pays et utilisées dans la fabrication de la margarine. Ces produits sont pour ainsi dire entrés en franchise. On nous a dit aussi que la quantité de margarine fabriquée en 1921 s'élève à 3,780,000 livres, en même temps qu'on en a importé 2,057,000 livres. Alors, dira-t-on, que voyez-vous de mal à cela? Simplement ceci: c'est un genre de concurrence qu'aucun pays au monde ne voudrait endurer. En notre qualité de fabricants de beurre, le tarif nous protège de 3 à 4 p. 100 de droits et cet avantage est sujet au cours du change. Le marché américain nous est complètement interdit par les tarifs élevés imposés à nos produits. Est-il juste que des fabricants importent ce qu'ils veulent de l'étranger, que cette importation se fasse pour ainsi dire en franchise et qu'ils mettent leur produit sur le marché en concurrence avec notre beurre, non pour ce qu'il vaut, mais si bien déguisé par l'ajouté d'un peu de beurre, qu'il est plus agréable et ressemble davantage à l'article auquel il fait concurrence.

Comme c'est l'avis, je crois, de tous les autres cultivateurs du Canada, je consens bien à laisser entrer au pays des articles qui ne nous sont d'aucune utilité, mais peuvent être utiles à d'autres industries. Tout ce que nous demandons, c'est une étude sérieuse des problèmes auxquels ceux qui s'occupent de l'industrie laitière doivent faire face. Je connais assez bien la situation de cette industrie dans l'Ontario et je puis vous affirmer qu'elle est loin d'être rose. Je puis m'appuyer sur les témoignages de gérants de banques pour vous dire que jamais, au cours de leur expérience, la situation des producteurs de beurre n'a été aussi critique qu'elle l'est en ce moment et que les recouvrements sont pour ainsi dire impossibles. D'autres intéressés devraient assurément faire un petit sacrifice pour donner à l'industrie laitière la protection dont elle a besoin.

L'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a parlé de la composition de la margarine et de sa valeur comme nourriture aux enfants à l'âge de croissance. Je dirai à la Chambre que si les intérêts de notre jeunesse pouvaient être mis de côté je ne suis pas certain que je pourrais parler en faveur de cette résolution. La majeure partie de notre population, et je fais allusion aux enfants, n'est pas à même de se protéger en ceci et en bien d'autres cas. Les résultats se sont appliqués à toutes les expériences qui ont été faites, tels que mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland) les a cités, et personne n'a tenté de réfuter ses arguments. La brochure que j'ai en main admet — et je crois faire preuve d'impartialité en m'en servant pour démontrer ce que je veux prouver — que les " vitamines " existent dans le gras de bœuf qui sert à la fabrication de la margarine et il est dit aussi qu'on les a découvertes dans les graisses animales. La brochure ajoute qu'elles existent aussi dans le lait qui est mélangé à la margarine au cours de sa fabrication. C'est vrai, et c'est justement par cela qu'on réussit à le faire accepter au consommateur en le représentant comme l'équivalent du beurre. Si l'on n'employait ni beurre ni lait dans la fabrication de la margarine elle contiendrait peu de vitamines. On ne peut donc comparer la qualité de la margarine à celle du beurre pour la nourriture des enfants.

Quant au prix, il est certain que la margarine se vend moins cher que le beurre; mais comme valeur réelle je dois dire que si le pauvre, auquel certains de mes collègues semblent porter tant d'intérêt, mettait la même somme pour acheter du beurre, et l'étendre sur son pain un peu plus mince, il aurait pour son argent une valeur supérieure à celle que lui donnerait la margarine. Il est possible qu'on commette une erreur, mais qu'on le fasse en cherchant à protéger les enfants, ceux de la génération qui grandit.

Une des principales raisons avancées par presque tous les partisans de la margarine, c'est qu'on en permet la vente et l'usage dans tous les autres pays. Suivant moi, c'est l'argument le plus boiteux de tous ceux que nous avons entendus, car les Canadiens sont capables de se diriger eux-mêmes sans s'occuper de ce qu'on fait ailleurs. Aux Etats-Unis on y permet en quelque sorte le lynchage, qui ne serait pas toléré en Canada. Nous ne voulons pas imiter nos voisins en cela ni en d'autres choses. Dans certains pays européens il se passent des faits inadmissibles en Canada. Ainsi, la Suisse, par exemple, n'a pas de marine, et je dois dire que le Canada s'achemine vers une situation aussi dangereuse. L'argument qu'ailleurs on fait ceci ou cela ne compte pas à mes yeux. Nous pouvons régler nos affaires suivant nos idées. On a dit que la margarine était l'aliment du pauvre. Depuis plusieurs années que j'étudie cette question, j'ai souvent entendu dire qu'il ne faut point refuser au pauvre les moyens de graisser son pain quand il n'a pas assez d'argent pour acheter du beurre. L'argument a sa valeur; mais chaque fois qu'on me l'a opposé j'ai demandé à mon interlocuteur de quel produit il faisait usage lui-même, et on m'a répondu invariablement: Nous employons du beurre dans la famille; c'est seulement pour l'ouvrier que nous demandons le succédané.

Je ne suis pas partisan d'encourager deux manières de vivre en Canada. Il faut que l'ouvrier soit en position de se procurer des aliments aussi purs, aussi nourrissants que n'importe quelle classe. Un tel argument n'a de valeur qu'auprès des gens mal informés. Si tout le monde savait exactement la valeur respective du beurre et de la margarine, personne n'acheterait de ce produit pour l'étendre sur son pain. La margarine n'a pas, commme le beurre, cette vitamine dont parle la brochure qui favorise la croissance des jeunes.

Le beurre a une valeur particulière comme aliment du cerveau. Plusieurs de nos collègues sont sûrement venus en contact avec des personnes qui ne font pas un usage suffisant de beurre. Certes, je ne vise aucun député, car il est bien évident que nous avons tous reçu une ample alimentation de ce produit. Je connais un grand nombre de personnes que la pauvreté range dans cette catégorie, mais aucune d'elles ne réclame la liberté du commerce de la margarine.

M. DICKIE: On nous a dit qu'il s'est importé en Canada 3,800,000 livres de divers ingrédients entrant dans la fabrication de la margarine. On nous apprend aussi que 3,700,000 livres de margarine ont été fabriquées au pays. On nous dit qu'une grande quantité de beurre entre dans la margarine. Quelle place tient donc le beurre dans ces 3,700,000 livres de margarine, puisque nous avons importé 3,800,000 livres de divers ingrédients nécessaires pour fabriquer la margarine?

M. STANSELL: Plusieurs de ces substances sont importées à l'état brut et sont soumises à un procédé de rafinage qui en réduit le volume. Je dois dire que les chiffres que j'ai cités sont empruntés à une brochure que j'ai sous les yeux, publiée par les fabricants de margarine. Le chiffre de 3,700,000 livres se rapporte à la margarine fabriquée en Canada. Les deux millions de livres se rapportent à l'importation, mais chose étrange, la même brochure nous apprend que la consommation de la margarine en Canada est de 1,000,000 de livres par mois. Je ne garantis pas l'exactitude de ces données. En tout cas, elles sont là. Je ne puis les expliquer.

Je prétends que si nous qui représentons en Parlement le peuple canadien, décidons d'encourager la jeune génération, la génération de l'avenir, à se nourrir d'un produit de qualité aussi inférieure au beurre que l'est la margarine, nous faisons un pas, je dois le dire, dans une fausse direction. Si nous suivons cette voie jusqu'à la conclusion logique, les observations de l'honorable ministre de l'Agriculture ne tarderont pas à se justifier et l'on nous demandera d'admettre sur notre marché cet article appelé "lait adultéré" que nous ne connaissons pas encore, mais qui suivra la margarine. On nous demande de continuer la vente de la margarine, parce que d'autres pays la permettent et parce que nous devrions nous occuper davantage des familles pauvres.

J'appuie la présente résolution parce que, d'après la réglementation actuelle, la concurrence est injuste, et qu'aucunes autres industries n'en voudraient admettre une pareille. J'espère que celles-ci seront assez justes pour accorder à l'industrie laitière la protection proposée par la présente résolution. En terminant, permettez-moi de dire, ce qui, à mon sens, serait le devoir des représentants du peuple canadien. Ce devoir consisterait à sauvegarder et à encourager non pas des paysans sans énergie, lâches, des paysans "formés à l'extrait de suif", mais des paysans sains, robustes et tout disposés à protéger et à maintenir la

nation. Si nous pouvons ainsi assurer à la jeune génération l'un des aliments les meilleurs et les plus sains, je prétends que nous ferons acte de bons législateurs. S'il me faut choisir, comme il me faut le faire en cette circonstance, entre le bien-être de l'industriel et celui de l'importateur de margarine, d'une part et, de l'autre, les intérêts de l'industrie laitière, et le développement, le progrès d'une saine génération, je dois décider en faveur de ces derniers, en quoi j'agis pour le mieux dans l'intérêt national.

M. WARNER: Je me rends compte que ce n'est pas le moment de faire un long discours, mais je crois que nous discutons une question qui vaudrait la peine que nous passions la nuit ici, afin d'en arriver à une décision juste. Le Parlement me semble divisé; les groupes sont partagés. Nous allons faire comme bon nous semblera en cette affaire, si j'en juge par les opinions exprimées de diverses parties de la Chambre. Je n'hésite donc pas à me prononcer contre l'opinion de mon leader (M. Crerar). Je me crois justifiable d'en agir ainsi. S'il s'était occupé de traire les vaches autant d'années que je l'ai fait moi-même, s'il connaissait la difficulté de cette industrie autant que je la connais, je ne crois pas qu'il aurait parlé ainsi qu'il l'a fait. Je remarque que tous ceux qui, ce soir, s'opposent à cette résolution, ne sont pas ceux qui prendraient un seau pour aller traire une vache. Je connais les difficultés de l'industrie depuis mes débuts dans les affaires. Je sais que les temps ont été pénibles. Je sais aussi que ceux qui s'opposent à la résolution le font par conviction. Du moins, je le crois. Mais, monsieur l'Orateur, je ne saurais admettre avec eux la distinction subtile qu'ils font entre une commission de blé, avec pouvoirs obligatoires, et la proposition de supprimer la margarine.

M. McMASTER: Ni les uns ni les autres n'ont raison.

M. WARNER: Je dois dire à la Chambre que je ne suis pas de l'avis de ces honorables amis, s'ils persistent dans leur attitude. Je n'ai pas essayé de convertir à mes idées qui que ce soit de mon groupe ou d'aucun autre groupe. Je n'en sais pas moins ce que veulent mes mandataires, et je ne voudrais pas venir ici et ne pas les représenter ainsi que je le dois faire. Et c'est ce que je ferais si je votais contre la résolution. Je sais que la situation dans ma circonscription diffère de celle des autres représentées par mes honorables amis à ma gauche; et si nous décidions quoi que ce soit qui nuise à l'industrie laitière, dans ma circonscription, nous nous exposerions à en perdre un certain nombre. Si je croyais que la fabrication et la vente de la margarine ne seraient pas plus considérables en Canada à l'avenir, qu'à l'heure actuelle, je ne retiendrais pas la Chambre à m'écouter et lui dire que je suis en faveur de la résolution et que je m'oppose à la fabrication et à l'importation de la margarine.

M. CARROLL: Combien se vend-il de margarine dans le pays, aujourd'hui, comparativement aux trois dernières années, en tenant compte de la baisse des prix du beurre?

M. WARNER: A maintes reprises, nous avons entendu ce soir la réponse à cette question; je le ferai toutefois observer à mon honorable ami, la situation est absolument différente aujourd'hui. De plus, l'usage de l'oléomargarine fut réclamé à titre de succédané pendant la dernière guerre. La baisse du prix du beurre est évidemment responsable dans une large mesure de la diminution du chiffre des ventes de la margarine au pays.

M. STANSELL: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question?

M. IRVINE: On me permettra peut-être de poser une question à l'honorable député?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je prierai les honorables députés de vouloir bien s'abstenir d'interrompre sans raison le membre qui a la parole. Je dois dire toutefois que j'ai aperçu l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine) le premier.

M. IRVINE: Est-ce que le programme des fermiers ne comprend pas l'admission en franchise des produits alimentaires?

M. WARNER: Je suis parfaitement au fait des articles que renferme ce programme, mais je doute fort qu'il s'en trouve un seul qui se rapporte à la question en discussion. Je ne sache pas que l'oléomargarine soit nécessaire aux besoins de la population canadienne. Je me rends parfaitement compte de la situation difficile qui confronte l'industrie laitière. Si le Parlement décide de prohiber la fabrication et la vente de la margarine, nous sauverons l'industrie du désastre et la population aura peut-être du meilleur beurre et à un prix plus bas. D'autre part, si nous encourageons l'usage d'un succéda-

né de beurre, nous diminuerons d'autant la demande pour cet excellent produit de nos laiteries. Cependant, si les gens se mettent à dénaturer un programme politique au détriement d'une industrie, je suis d'avis qu'il serait préférable de le modifier.

M. STANSELL: Mon honorable ami de Calgary-Est (M. Irvine) soutient-il qu'aucun membre progressiste n'a le droit de différer d'opinion avec le programme du parti? Dans l'affirmative les adhérents à la doctrine progressiste sont plus étroitement liés que les membres des vieux partis. (*Exclamations.*)

M. WARNER: Ai-je encore la parole, monsieur l'Orateur?

Une VOIX: Ne faites pas attention à ce qu'ils disent.

M. WARNER: Je représente ici ma circonscription électorale. On m'a dit que si j'ai l'esprit assez étroit pour représenter une seule circonscription, je ne possède peut-être pas la largeur de vue qu'il faut pour être un bon représentant du peuple. Eh bien, je prends cette observation pour ce qu'elle vaut. Cependant, si je représente mes commettants ici de la façon qu'ils le désirent, je sens que j'accomplis non seulement mon devoir mais que je travaille aussi dans les meilleurs intérêts du pays. Je l'ai dit avant que les honorables députés aient commencé à me bombarder de question et je le répète, je représente ici une circonscription électorale que diffère quelque peu de celles qui ont élu mes honorables amis. Les petits cultivateurs constituent la majorité de mes commettants. Les cultivateurs de mon comté font le beurre ou vendent la crème et exploitent l'industrie laitière parce qu'ils sont au fait de ses exigences. La région est passablement boisée et ils sont obligés de faire de la terre. Ils laissent donc ces terres en pâturage pendant quelques années, avant de les cultiver, ce qui leur permet de garder quelques vaches. Un bon nombre de ces colons qui sont établis sur des terres depuis des années, n'ont encore que 30 à 50 acres en culture. Or, c'est une des meilleures régions agricoles du Canada et je ne fais pas d'exception. Depuis 25 ans que j'habite la région, je ne me rappelle pas une seule année où la récolte ait manqué. Mes commettants se tirent passablement bien d'affaires; ils vivent bien, sans toutefois réaliser de gros bénéfices; l'industrie laitière est leur unique planche de salut. Je le sais pertinemment. Or, si le Parlement décide de prendre des mesures qui rendra encore plus pénible la situation de ces colons, il devra élaborer un programme d'immigration fort alléchant afin de décider les nouveaux venus à recueillir la succession des colons actuels, qui seraient peut-être forcés d'abandonner leurs terres. Il est question de débourser de fortes sommes afin d'encourager les immigrants à venir s'établir au pays. Or, je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'il serait préférable de commencer par assurer la prospérité des colons qui sont déjà établi sur nos terres. Et le meilleur moyen d'atteindre ce but, c'est de leur procurer la chance de réussir dans l'exploitation de l'industrie laitière au lieu de débourser les deniers publics afin d'attirer au pays les immigrants uniquement dans le but de les remplacer. Mon honorable ami de Marquette (M. Crerar)—mon chef—a déclaré qu'il est en faveur de la construction d'entrepôts frigorifiques et de nombre d'autres améliorations afin de contribuer au développement de l'industrie laitière. Nous partageons absolument l'avis de notre leader; nous sommes favorables à l'exécution de ce programme de même que nous verrions d'un bon œil la création d'une commission du blé pour assurer la vente de notre récolte. L'honorable député de Marquette a laissé entendre que les cultivateurs danois, qui exploitent l'industrie laitière, sont très prospères. Pour ma part, j'ai consacré une bonne partie de mon temps à l'organisation de sociétés agricoles et toute ma vie pour ainsi dire j'ai essayé d'encourager les cultivateurs à faire de la culture mixte, qui comprend un peu de laiterie, cela va sans dire. Dans le cours de mes travaux, j'ai appris que l'industrie laitière seule n'aurait jamais atteint le degré de prospérité dont elle jouit au Danemark, n'eût été la méthode que les cultivateurs danois ont adoptée d'engraisser leurs porcs au lait écrémé; ils ont créé l'industrie du lard fumé de fantaisie qui se vend à des prix fort élevés sur les marchés de l'Angleterre.

Les cultivateurs du Danemark sont dans une situation très favorable par rapport à la Grande-Bretagne, il leur est on ne peut plus facile d'écouler leurs produits sur le marché britannique. Je n'ai pas d'objection à ce que la population du Danemark mange de la margarine si elle le préfère, ni à ce qu'elle vende son beurre en Angleterre à un prix plus élevé que la margarine ne lui coûte; mais nous ne pouvons pas faire absolument comme elle.

On nous a distribué des brochures comme moyen de faire valoir les intérêts des fabricants de margarine, on est venu me demander d'appuyer l'idée de leur laisser continuer l'importation et la fabrication de ce produit. Qui paie les frais de cette propagande? Les fabricants, naturellement. Ils ne sauraient, cependant, s'attendre que ce produit continue de valoir ce qu'il vaut maintenant. Ils ne devraient pas songer, non plus, à empiéter davantage sur notre industrie laitière. Plus il se vend de margarine, moins il se vend de beurre et plus les grandes compagnies qui exercent déjà un monopole ici réalisent de bénéfices. Cependant, le cultivateur, qui peut à peine réussir à garder sa terre, doit se contenter de ce marché restreint et de la réduction graduelle des avantages qu'il avait prévus pour lui et sa famille. Il est trop tard et je suis trop enrhumé pour songer à citer des faits et des chiffres à l'appui de ma thèse; cependant, j'en ai un grand nombre, mais ce serait simplement une répétition. Je ne serais pas même intervenu dans le débat n'eût été l'intérêt que le sujet m'inspire. Il n'y a pas à se le dissimuler, on ne saurait engager un garçon de ferme à condition de lui faire traire les vaches. En outre, la trayeuse mécanique n'a pas encore donné grande satisfaction, il faut un homme assez entendu pour la faire fonctionner avec succès. Que ferions-nous, advenant la fabrication d'un certain article pour remplacer le lait? Le principe est le même. Nous avons passé toute la journée à dire quel excellent aliment est la margarine pour les adultes, mais pas un seul député n'a dit ce qu'elle valait pour les enfants. Il faut que tous nos enfants, ceux du pauvre comme ceux du riche, soient bien nourris. Or, pour des enfants qui grandissent, la margarine ne peut certainement pas remplacer le beurre. Je ferai remarquer aux honorables députés qui siègent à ma gauche qu'ils trouveront toujours plus avantageux à étendre sur leur pain une plus mince couche de beurre qu'à y étendre cette graisse. Je connais ce que c'est que la margarine; après goûté à deux sortes de ce produit, je puis dire que je ne l'aime pas. S'il en est qui l'aiment, qu'ils en mangent; je ne veux pas qu'ils s'en privent parce que je ne tiens pas moi-même à m'en servir; mais je m'oppose à ce que l'on continue d'en importer et d'en fabriquer si l'industrie laitière doit en souffrir. Nous avons consacré de temps à autre des millions de dollars à encourager cette industrie. Mon honorable ami qui siège à ma droite a fait lecture d'une vingtaine de résolutions par lesquelles une vingtaine d'associations présentaient certaines requêtes. Qui connaît mieux les besoins de l'industrie laitière que ceux qui y sont engagés? Je ne me sens pas embarrassé pour dire si c'est ou si ce n'est pas là de la protection. Les circonstances exigent un effort pour le succès de vos entreprises, il vous faut faire cet effort, voilà tout. Je ne vois pas qu'en adoptant ce qui est demandé par ce projet de résolution l'on se trouve à protéger l'industrie laitière plus qu'une commission coercitive des blés ne protégerait ceux qui cultivent le blé. (*Exclamations.*) Je ne suis pas opposé à la commission des blés; loin de là, je veux persister à travailler de toutes mes forces à ce que nous l'obtenions; mais j'insiste que l'industrie laitière soit convenablement traitée. Quoi qu'en disent l'honorable député de Lisgar (M. Brown) et mon chef, je ne vois pas que la mesure dont il s'agit maintenant soit une mesure de protection. Nous ne demandons pas de protection, nous voulons seulement qu'il nous soit permis de vivre et nous savons combien l'industrie est difficile à maintenir. Nous comprenons ce qui en est. Qui connaît mieux que ceux qui sont engagés dans cette industrie combien il est difficile d'y persister? En 1918, j'ai dû vendre mon troupeau de vaches laitières parce que je ne trouvais personne pour m'aider dans mes travaux. Cependant, j'estimais beaucoup mon troupeau. Au cours de ma carrière, j'avais formé deux troupeaux, et je m'étais intéressé à ceux-ci depuis mon arrivée au Canada. S'il est vrai que la fabrication et l'importation de la margarine doivent continuer, je ne serai peut-être pas le seul qui aura dû renoncer à l'industrie laitière. Ce n'est pas celui dont la famille grandit qui peut s'adonner à l'industrie laitière; autrement, il lui faudrait engager des serviteurs et il ne pourrait pas payer les gages exigés dans les circonstances présentes.

Or, monsieur l'Orateur, voici pour quelle raison j'élève la voix en faveur du projet de résolution. C'est uniquement parce que je ne puis saisir la subtile distinction qui consiste à dire que c'est solliciter la protection, comme le déclarent les députés qui se trouvent à ma gauche. Je ne conçois pas que nous nous affaiblissions tant soit peu, en demandant une protection comme celle-là. Ce n'est pas de la protection comme nous la comprenons, c'est-à-dire une taxe sur les articles que nous devons acheter. Ces gens-là ont payé des droits sur les choses qu'il leur a fallu acheter, de sorte qu'aujourd'hui ils ont à peine de quoi vivre et que, si nous augmentons légèrement leur

fardeau, nous perdrons plus de ces gens-là dès la première année que nous en gagnerons par l'immigration pendant une longue période de temps.

Les soldats de retour ont été invités à s'établir sur des terres qu'ils cultivent maintenant dans des conditions absolument intolérables. Plusieurs vivent des produits de leurs vaches, tenant bon dans la seule espérance que le Parlement fera quelque chose pour leur donner une chance de se tirer d'affaire. Ils comptent sur une nouvelle estimation de leurs propriétés afin de pouvoir continuer et compléter leurs paiements. J'ai reçu des lettres de laitiers de ma circonscription, d'hommes qui possèdent au plus de 30 à 50 acres de terre en culture et qui appuient les autres cultivateurs dans leur demande d'une commission du blé. Je ne veux pas contrecarrer leur désir, en votant contre le projet de résolution. Ils ont besoin de l'appui constant des cultivateurs.

Je ne vois pas de protection dans ce projet. J'y vois une chance pour eux de gagner leur vie, de tenir bon jusqu'à ce que la situation s'améliore et qu'ils puissent défricher plus de terrain et préparer le sol pour la culture.

Les députés peuvent difficilement se rendre compte de la situation qui règne dans cette partie du pays, à moins qu'ils ne se soient rendus sur les lieux. Je parle à bon escient et je n'ignore pas qu'en plusieurs endroits situés hors de ma circonscription des éleveurs de vaches laitières ont beaucoup de peine à maintenir leur entreprise. Que la Chambre hésite à faire quoi que ce soit qui rendrait encore plus difficile la préservation de l'industrie laitière.

M. W. K. BALDWIN (Stanstead) : Monsieur l'Orateur, d'après les arguments dont on s'est servi dans la présente discussion, on croirait que tous les pays du monde ont autorisé la fabrication de la margarine. Je dirai qu'aux Etats-Unis la vente et la fabrication n'en ont été permises qu'à certaines conditions. Pendant dix ans, les agriculteurs du pays voisin ont lutté en désespérés contre l'introduction de ce produit et ce n'est qu'après que le chiffre de la population américaine eut atteint soixante-cinq millions que le Congrès adopta cette mesure. Il décréta, cependant, que nul ne pourrait vendre de la margarine au détail, à moins de verser soixante dollars pour un permis conférant ce privilège. Cette condition a prévalu jusqu'à tout dernièrement; je me demande si elle n'existe pas encore. Si elle a été changée, le changement a eu lieu en ces derniers temps.

Quelle était la situation? Le droit de $60 exigé pour un permis empêchait le détaillant de vendre le mélange désigné sous le nom de margarine, mais il permettait au marchand de gros de le vendre aux bûcherons, aux mineurs, aux ouvriers de chemins de fer, qui ne se servaient pas de beurre. Les produits laitiers n'en souffraient pas parce que ceux qui mangeaient de la margarine dans ces circonstances-là n'étaient pas des consommateurs de beurre.

On a parlé des vitamines. Allons donc! Il n'y en a pas autant dans 100 livres de margarine que dans une seule livre de beurre. N'oublions pas non plus que le gouvernement précédent a établi sur des terres plusieurs soldats revenus de la guerre. Ceux-ci ont payé en moyenne cent dollars pour chacune de leurs vaches et ils ont bien de la peine à se tirer d'affaire. La même situation règne dans la région que j'habite.

Il y a une autre chose qui mérite considération. Si le Gouvernement ruine l'industrie laitière de notre pays en permettant d'importer de l'étranger ce mélange autorisé par la loi, il devra se souvenir qu'elle a des rapports intimes avec l'élevage des porcs dont dépend la production du bacon, du lard et du saindoux. Les gens intelligents savent fort bien que, s'ils ont besoin d'une substance qui remplacera le beurre, ils peuvent se procurer des corps gras, de la cottoline ou même du saindoux à la moitié du prix de la margarine. Celle-ci se vend souvent pour du beurre. L'ancien ministre nous a exhibé aujourd'hui un paquet, comme échantillon du beau produit lithographique que livrent les fabricants de margarine; cependant, le cultivateur se sert d'un papier ordinaire imprégné de paraffine, disant qu'il ne peut pas faire mieux. Marchand en détail, je ne souhaite nullement la ruine des associations de détaillants; mais j'ai déjà eu de la margarine en magasin et je dois dire que je n'ai jamais pu en vendre quand j'avais du beurre à offrir à la clientèle. On peut sans peine gagner huit cents sur chaque livre de margarine, mais quand on vend du beurre, chacun en sait le prix; les journaux l'annoncent. Le plus que l'épicier puisse gagner, c'est deux ou trois cents par livre de beurre, car le prix en est régi par la concurrence; mais la vente d'une livre de margarine peut lui faire gagner autant que celle de quatre livres de beurre.

A ceux qui parlent de droits acquis en ce pays, je ferai observer que la margarine que j'ai achetée avait invariablement

été fabriquée aux Etats-Unis; or, c'est cette importation que je voudrais voir cesser. Il existe au Canada une ou deux fabriques de margarine que l'interdiction de ce produit ne mettrait pas dans une situation irrémédiable. Il est du devoir de l'Etat de se porter au secours des fabriques canadiennes de beurre et de fromage dont il a favorisé l'établissement et auxquelles il est déjà venu en aide par la création d'entrepôts frigorifiques. Le Gouvernement se trouvera en butte aux plus amers reproches s'il n'agit pas comme il convient en cette affaire.

M. MARTELL: Dans la Nouvelle-Ecosse, notamment au bord de la mer, les gens se servent de mélasse quand ils ne peuvent pas se procurer de beurre. L'honorable député est-il capable de me dire quelle est la valeur relative de la mélasse et de la margarine?

M. BALDWIN: J'ai vendu de la mélasse et j'ai aussi vendu de la margarine. Ce que j'ai observé me permet de dire qu'au point de vue alimentaire une chopine de mélasse de la Barbade ou de mélasse de choix vaut plus qu'une livre de margarine. C'est dire que la valeur alimentaire de la margarine se réduit à bien peu de chose.

Cette question a déjà occasionné d'assez vives passes d'armes à la Chambre, des discussions auxquelles je ne suis pas resté complètement étranger. Jamais cependant, il ne m'est arrivé de parler de la margarine en des termes aussi méprisants que l'ont fait certains membres de l'ancien ministère. A les entendre, elle était pire que du savon, ce n'était qu'un affreux mélange de graisses. Je ne me propose ni de prolonger le débat ni de l'envenimer davantage.

Je me range donc à l'avis du ministre de l'Agriculture, et, on peut m'en croire, le projet de résolution est de nature à recevoir l'appui de chacune de nos écoles d'agriculture, de tous les directeurs de stations agronomiques, bref, de quiconque sait ce que c'est que l'art agricole.

M. SPEAKMAN: Monsieur l'Orateur, je m'abstiendrais de prendre la parole à cette heure avancée si je ne croyais devoir dissiper un malentendu qui semble exister dans l'esprit de certains membres de la Chambre, à savoir, que le présent projet de résolution ne trouve d'adversaires que parmi ceux qui ne pratiquent pas l'industrie du laitage, que parmi les cultivateurs qui ne s'occupent que de la production du blé et parmi les autres députés qui ne connaissent pas les misères qu'on endure quand il faut se lever de grand matin et ne rentrer qu'à la nuit afin de traire les vaches.

M. BALDWIN: J'ai trait les vaches pendant cinquante ans.

M. SPEAKMAN: Je ne visais pas l'honorable député, car il appuie la résolution. Je regrette d'avoir, pour la première fois depuis le commencement de la session, à différer d'opinion avec mon honorable collègue et voisin de Strathcona (M. Warner); mais puisque je représente comme lui une circonscription où les gens se livrent à la culture mixte sur des fermes de peu d'étendue, j'ai jugé bon de faire voir que sur cette question les représentants de ces sortes de circonscriptions ne sont pas plus unanimes que les membres des autres partis ou groupes de cette Chambre.

Je ne parlerai ni de la valeur alimentaire ni de la nature saine du produit dont il s'agit ici; c'est un sujet que l'on a déjà suffisamment examiné. Jamais, que je sache, je n'ai mangé de margarine; c'est un article qui m'est entièrement inconnu; je voudrais cependant examiner la question à deux points de vue.

Tout d'abord, puisque la margarine est un bon aliment — et il existe assez de preuve pour me convaincre que c'est, en effet, un aliment réel et sain lorsque la fabrication et la vente en sont assujéties à une surveillance suffisante, et qu'on le donne pour de la margarine au lieu de le faire passer pour du beurre, ce qu'on peut obtenir au moyen d'un service convenable de surveillance et d'inspection — puisque donc la margarine est un bon aliment, une question se pose entre autres, et c'est celle-ci: Cet article causera-t-il la ruine de l'industrie du laitage? Je ne le crois pas. A mon avis, la margarine ne fera jamais une bien redoutable concurrence au beurre de fabrique. Qu'est-ce que prouve la vente de la margarine au cours de l'année dernière? Elle prouve que cet article ne se vend que lorsque le beurre se fait si cher qu'un grand nombre du commun des consommateurs ne peuvent l'acheter, et que dès l'instant où le beurre revient à un prix abordable, les gens l'achètent et la vente de la margarine diminue en conséquence. C'est ce que démontre surabondamment la statistique relative à la fabrication et à l'importation pendant les trois ou quatre dernières années. Je ne puis donc pas souscrire à l'idée que la margarine fera une concurrence si sérieuse à l'industrie laitière que cette industrie doive disparaître.

M. WARNER: Mon collègue pense-t-il que j'ai dit que notre industrie serait ruinée?

M. SPEAKMAN: Je ne répondais pas à l'honorable député de Strathcona (M. Warner), mais à l'argument général ressassé dans ce débat, et non à aucun en particulier. On ne s'est pas mépris, je crois, sur le sens de la discussion. C'est que l'industrie laitière serait ruinée de fond en comble ou gravement atteinte dans son expansion. Cela n'a pas été prouvé.

Les adversaires de la fabrication et de l'importation de la margarine ont soulevé un point auquel je n'ai pas été insensible. C'est que la margarine pourrait être dangereuse pour la jeune génération, un mauvais aliment pour les enfants, manquant des principes nécessaires pour en faire des êtres sains, et, plus tard, des adultes robustes. Il ne s'agit pas seulement de savoir si ces enfants mangeront du beurre ou de la margarine, mais, dans un grand nombre de cas, s'ils se contenteront de margarine ou de pain sec. Si le beurre est à leur portée, ils en achèteront. S'ils ne peuvent se procurer de beurre, que vaut cet argument? Je suis d'avis que n'importe quelle sorte de graisse, animale ou végétale, sur du pain, est une meilleure nourriture que le pain seul. Au point de vue de la santé des enfants, je ne crois pas que la raison que l'on a mise de l'avant soit acceptable. Je n'en dirai pas plus sur ce sujet.

J'ajouterai quelques mots touchant les observations que l'on a faites relativement à la protection. A mon avis, il est facile de deviner que c'est la protection que l'on a en vue. On veut permettre au fabricant de produits laitiers de vendre son beurre plus cher. On a pour objet de restreindre la consommation des autres denrées qui feraient concurrence au beurre afin que le fabricant puisse monopoliser le marché.

M. CANNON: Dans ce cas-là, quelle différence y a-t-il entre les demandes du fabricant de produits laitiers et celles du cultivateur de l'Ouest qui veut une commission des blés?

M. SPEAKMAN: Je m'attendais à cette question, et même, je me proposais de l'aborder. Je trouve moi-même qu'il existe une différence du tout au tout. Quelle est l'intention des agriculteurs en demandant une commission des blés? Voici: ils en sont venus à la conclusion, et je ne les appuierais pas, si je ne partageais leur avis, que cette commission n'augmenterait pas le prix du pain des consommateurs, que les contribuables n'auraient pas un sou de plus à payer en impôts. Cela étant, il ne s'agit plus que d'une simple requête des cultivateurs, de ceux à qui on imposerait des obligations, d'être autorisés à vendre leur grain à leur guise.

M. CANNON: Comment le producteur de grain pourrait-il obtenir plus et le consommateur payer moins, ou, à tout événement, pas plus qu'il ne paie à l'heure actuelle?

M. SPEAKMAN: Je crains, à minuit et quart, de ne pouvoir discuter les mérites de la commission des blés, vu surtout que ce sujet pourra être traité plus tard. Cependant, si je puis m'expliquer en une minute ou deux, je dirai que, règle générale, le prix payé par le consommateur dépend de celui de la farine, et que le prix de la farine ne suit pas celui du blé dans ses hausses et ses baisses. Lorsque le prix du blé diminue, celui de la farine peut aussi baisser, mais longtemps après, et lorsque le prix du blé augmente, celui de la farine en fait autant. Toutefois, cette question sera discutée plus tard, et mon collègue aura tous les renseignements, sans doute, que ce côté-ci de la Chambre peut donner.

M. CANNON: Je les attends avec impatience.

M. SPEAKMAN: La commission des blés m'a presque fait perdre le fil de mon argument. Je disais que la résolution dont est saisie la Chambre comporte un principe de protection. Je le répète, je ne vois pas comment la motion peut être interprétée autrement. Si, à l'exemple de mon honorable ami de Strathcona (M. Warner) je pouvais la considérer sous un autre aspect, la solution pour moi serait beaucoup plus facile, mais, comme lui, je dois examiner la question à la lumière de mon propre jugement et en tirer mes propres conclusions. C'est à la lumière de ces conclusions que je dois agir, parler et voter, et je ne vois en cette résolution rien autre chose que la protection dans la forme la plus énergique et la plus sérieuse, car son objet est évidemment celui de permettre à l'industrie laitière de monopoliser le marché en éloignant toute possibilité de concurrence—du moins c'est à cela qu'elle tend. Quant à...

M. STANSELL: Comment pouvons-nous monopoliser le marché lorsque nous produisons déjà plus que nous ne pouvons vendre ici et qu'il nous faut exporter le surplus?

M. SPEAKMAN: Mon honorable ami me dirait-il comment le fabricant d'un article quelconque peut monopoliser le marché domestique, lorsqu'il exporte sa marchandise à l'étranger? S'il peut empêcher la concur-

rence dans le pays, il peut ainsi jusqu'à un certain point monopoliser le marché domestique qu'importe ce qu'il vend à l'étranger, et, de même le fabricant de beurre attend de la suppression des produits concurrents du beurre une augmentation proportionnée du prix du beurre. C'est ce que j'appelle la protection. Et, à cause de cela, parce que j'ai toujours eu pour principe, et parce que mes mandataires, qui, en général s'occupent de l'industrie laitière, ont toujours prétendu que, d'accorder à une catégorie de la population un privilège que l'on n'accorde pas à toute la population, de même que, de faire bénéficier une partie de la population au dépens de l'autre, était une vilaine affaire, pour ces raisons, dis-je, je crois être conséquent en m'opposant à la résolution, et en préconisant le commerce libre de ce produit particulier.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Quelques DEPUTES: Oui, oui.

M. T. J. STEWART (Hamilton-Ouest): Je crois qu'il est de mon devoir de lire une résolution à ce sujet, laquelle a été adoptée par le conseil local des femmes, à Hamilton. La lettre contenant la résolution dit:

Ci-inclus copie d'une résolution adoptée par le conseil des femmes, concernant la margarine. Le conseil des femmes vous serait obligé, si vous vouliez bien exprimer ses vues, à ce sujet, lorsque la Chambre sera saisie de la question.

La résolution elle-même se lit ainsi:

Attendu que la margarine a été reconnue pour sa valeur nutritive, et que c'est un article de commerce légitime, cette organisation de femmes demande instamment que la prohibition de ces produits soit levée pour toujours.

Je crois que mes honorable amis penseront comme moi que les femmes sont meilleures juges de l'effet de la margarine sur les enfants, et qu'une résolution de cette nature venant d'une telle source, demande d'être prise en considération sérieuse. Or, dans la ville que j'ai l'honneur de représenter, 85, sinon 95, p. 100 de la population sont en faveur de la fabrication et de la vente de la margarine en Canada, quoique probablement 5 ou 10 p. 100 seulement de la population l'emploient aujourd'hui. La raison prédominante en faveur de la margarine s'explique par la sympathie populaire à l'égard de la classe de gens qui trouvent très difficile de pourvoir à la subsistance de leur famille, à l'heure actuelle, lorsque le travail est si rare. La plupart désirent donc que l'on continue l'emploi de la margarine, parce que les pauvres gens qui en bénéficient n'ont pas les moyens d'acheter du beurre pour leurs enfants. En maintes occasions, des femmes m'ont dit que leur cœur avait saigné à la vue de pauvres enfants qui désiraient du beurre sans pouvoir en obtenir, mais qu'ils avaient été très satisfaits d'avoir de la margarine comme succédané. L'argumentation contre la margarine n'a pas été très forte; les raisons alléguées contre ce produit existant plutôt dans l'imagination de ceux des orateurs qui s'y opposent. Existe-t-il une raison suffisante pour priver ces pauvres femmes de margarine lorsque leurs parents n'ont pas les moyens d'acheter du beurre? Ce serait cruel à l'égard de ces pauvres gens que d'adopter une résolution semblable, et je m'y oppose.

M. GOOD: Je ne prendrais pas la parole à cette heure, n'était-ce pour dire quelques mots en réponse à plusieurs orateurs qui ont prétendu que ce n'était pas là une forme de protection. Je désire déclarer que je considère que c'est de la protection très directe et sous une forme exagérée. Si nous devons prohiber la fabrication et l'importation de la margarine, pourquoi ne ferions-nous pas de même du saindoux, du crisco, des graisses de toutes espèces qui peuvent servir de succédanés pour le beurre? Il me sembre que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), en parlant du beurre refait, n'a rien dit à l'appui de la résolution, mais qu'il a plutôt énoncé des raisons qui nous engageraient à refaire certains beurres, et je suis entièrement de son avis quant à cela.

Je voudrais ajouter que l'argument qu'il a invoqué au sujet du lait adultéré ne vient pas à l'appui du projet de résolution, mais tend plutôt à favoriser l'usage de cet article.

Voilà tout ce que je veux dire pour le moment, car il se fait tard. Je voterai contre le projet de résolution et, à ce propos, je pourrais dire que je connais l'industrie laitière, puisque je m'y suis livré considérablement moi-même et cela n'a aucunement modifié l'opinion que j'entretenais au sujet du principe impliqué dans le projet de résolution.

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à voter.

Quelques DEPUTES: Le vote, le vote.

M. l'ORATEUR: L'honorable député qui a soumis le projet de résolution va maintenant clore le débat. Si quelque autre honorable député a quelque chose à dire sur la motion, c'est le temps pour lui de prendre la parole.

Quelques DEPUTES: Finissons-en promptement.

M. NEILL: Je m'étais proposé de parler durant trois ou quatre heures dans l'espoir que ceux qui s'opposaient au projet de résolution auraient le bon esprit de réintégrer leur domicile. Je crois que les partisans de la motion sont les plus résolus — dirais-je les plus intelligents? — et c'est pourquoi ils tiendraient plus probablement à rester. Quoiqu'il en soit je me suis engagé volontairement à restreindre mes observations à une durée de dix ou quinze minutes. (*Exclamations.*)

Je veux dire trente minutes et si l'on m'interrompt, je devrai peut-être employer quarante-cinq minutes. J'ai grandement résumé ce que je m'étais proposé de dire, mais j'ai encore une couple d'observations à faire. En réponse au dernier orateur qui a déclaré que ce projet de résolution était indubitablement de la protection, qu'on me permette de dire ceci: si c'est de la protection de prohiber l'oléomargarine, que serait-ce si nous demandions l'imposition d'un droit de huit cents sur chaque livre de beurre nous arrivant des Etats-Unis, ainsi que le projet de tarif Fordney le veut imposer sur les importations du Canada? Comment les honorables députés décriraient-ils cette forme de protection? Il y a une grande différence entre un droit de huit cents par livre, ainsi qu'il est spécifié dans le projet de loi Fordney, et la prohibition de cette graisse à charette dont nous parlons maintenant.

L'honorable député de Marquette (l'hon. M. Crerar) a dit que l'exportation du beurre durant l'année 1920 s'était chiffrée à 17 millions et demi de livres, et que l'importation de l'oléomargarine avait atteint 6 millions de livres. Cela établit suffisamment, je pense, l'affirmation que j'ai faite, en commençant le débat, qu'il n'y a pas de disette de beurre, au Canada, ce qui réfutait l'une des trois raisons invoquées pour permettre l'introduction de l'oléomargarine au pays. De la bouche même de l'honorable député de Marquette (l'hon. M. Crerar) tombe la preuve que nous avons un ample excédent, puisque nous avons été forcés d'exporter 17 millions et demi de livres de cet article. L'honorable député prétend que cela démontre que nous ne souffrions pas beaucoup de l'importation de l'oléomargarine, mais si l'on n'avait pas importé au Canada 6 millions de livres d'oléomargarine, nous aurions vendu 6 millions de livres de plus de beurre au pays. L'honorable député a fait observer qu'il était parfaitement reconnu que le seul marché domestique ne suffisait pas pour créer une grande demande. Soit; nous n'avons jamais dit le contraire; mais n'est-il pas vrai que le meilleur des marchés c'est le marché domestique?

[M. l'Orateur.]

Je tiens à dire, afin de désarmer la critique, que personnellement je n'ai pas d'intérêt dans l'industrie laitière. Ce qui m'engage à prendre cette attitude ce sont les difficultés auxquelles sont aux prises les laitiers de mon district. Il se peut que l'honorable député de Lisgar (M. Brown) me conteste ce motif, mais j'ai aussi quelque désir d'assurer aux banlieues du Canada un aliment qui les nourrisse.

M. COOTE: Si la Chambre adoptait cette résolution et si nous prohibions la fabrication et la vente de l'oléomargarine, l'honorable député pourrait-il nous donner la moindre garantie que les bambins, à l'endroit de qui il montre tant de sollicitude, auraient du beurre?

M. NEILL: Absolument. Ils ne pourraient avoir autre chose. Le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding), en traitant ce sujet a différé dans une très grande mesure, d'opinion avec le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell); mais, dans cette question, je crois devoir accepter le jugement réfléchi de l'honorable ministre de l'Agriculture. Sa longue expérience en la matière nous autorise assurément à le tenir pour une autorité sur ce point. Je ne puis m'empêcher de croire que le ministre s'est borné — suivant l'expression courante — à faire une affirmation gratuite. C'est-à-dire qu'il a affirmé des choses sans preuve aucune, évitant ainsi beaucoup d'arguments. Il a dit qu'il n'était pas exact que la margarine fût un produit malsain. Tout cela dépend de ce qu'on entend par malsain.

La margarine n'est malsaine tant qu'elle est dans la cuisine, mais elle le devient quand elle se trouve dans l'estomac d'un petit enfant. Ce n'est pas un produit malsain par lui-même, il est fait proprement, mais il est nuisible à l'estomac. Ce qu'on a dit des rebuts peut aussi se dire de la margarine qui est bonne ou mauvaise suivant l'usage qu'on en fait. Le bifteak est une chose très nourrissante, mais qui est très malsaine pour l'estomac d'un malade. Le saindoux—qu'un député appelle un composé de graisse—peut être très sain pour faire cuire les aliments d'un chien ou quelque chose de ce genre-là, mais ne l'est plus quand on l'introduit dans l'estomac d'un enfant ou d'un malade,

Le ministre des Finances, a dit aussi que la margarine est autorisée dans tous les pays du monde. Je le conteste, car je suis informé officiellement par le représentant du département qu'on ne l'emploie pas du tout en Nouvelle-Zélande et très peu en Australie.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit qu'on en faisait usage, mais que dans aucun pays au monde elle n'était interdite par la loi. Je crois que c'est exact; mais si je suis dans l'erreur, que mon honorable ami veuille bien me corriger.

M. NEILL: Je pensais que l'honorable député avait dit qu'on l'employait partout. Dans tous les cas je me corrige. Si elle n'est pas interdite dans tous les pays, elle n'est pas employée en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Le ministre des Finances nous a enfin déclaré que pour voter en faveur de cette résolution, il faut supposer que nos concitoyens ne sont pas suffisamment intelligents pour juger ce qu'ils doivent ou ne doivent pas accepter. Depuis le jour où Adam s'est lancé dans l'horticulture et où Eve a flirté avec le diable, n'avons-nous pas eu toutes sortes de lois destinées à protéger les femmes, les pauvres et les enfants? Pourquoi sommes-nous ici aujourd'hui sinon pour faire des lois destinées à protéger les uns contre les autres? Si nous sommes assez intelligents pour nous conduire tout seuls, retournons donc chez nous et que chacun munis de la hache d'armes fasse son chemin. Prenons le jeu de bonneteau. J'invite mes honorables amis, plus particulièrement ceux du parti progressiste, à venir me voir demain; je leur démontrerai que le marbre se trouve sous tel ou tel coupe et je les inviterai à faire leurs paris. Pourquoi m'empêcherait-on de faire cela? C'est à eux de faire attention; d'après mon honorable ami ils sont assez intelligents. Le même raisonnement s'applique aux fausses valeurs du pétrole et à beaucoup d'autres choses, comme la circulation des assignats et autres actes, que nous interdisons par la loi. La loi est faite pour la protection du pauvre et du faible. C'est ce que nous demandons aujourd'hui comme élément secondaire de la résolution: la protection du pauvre et de l'ignorant.

Deux de nos collègues ont été très élogieux à l'égard de l'honorable député de Victoria (M. Tolmie). Franchement, j'ai suivi très attentivement ses remarques, et à mon grand regret je n'y ai trouvé que deux choses: d'abord l'argument très injuste qui consiste à dire qu'il se vend beaucoup moins de mauvaise margarine que de mauvais beurre. A cela je répondrai qu'on vend vingt ou trente fois plus de beurre que de margarine et c'est la raison pour laquelle les délits ont été plus nombreux dans un cas que dans l'autre. Il n'est pas difficile de répondre à un pareil argument. L'autre argument était apparemment destiné à gagner l'appui de mes honorables amis les progressistes, mais la façon dont il a été présenté n'a pas dû leur sourire. Je n'ai pas honte de leur adresser moi-même un appel, mais c'est à leur cerveau ou à leur cœur que je ferai appel et non pas à leur poche ou à leur estomac comme l'a fait l'honorable député. Il leur a fait cette menace, ou cette promesse: vous avez des bestiaux et l'argent que vous retirerez du gras de ces bœufs vous enrichera et vous pourrez alors vivre de vos rentes pour le reste de vos jours. J'ai vu avec plaisir que ça ne mordait pas. En effet la petite quantité de suif qu'il y a dans le bœuf ne les rendrait pas beaucoup plus riches qu'ils sont maintenant. De plus, voilà quatre ans que la margarine est autorisée et je demande aux honorables députés de dire ce que cela a bien pu leur rapporter pendant cette période.

L'honorable député de Lisgar a discuté le tarif douanier, mais je n'en parlerai pas. Nous n'appellerons pas cela de la protection, nous dirons que c'est une interdiction si cela peut faire plaisir à mon honorable ami; nous l'appellerons préservation de la même façon que nous cherchons à protéger avec une commission du blé le pauvre cultivateur de grain qui est si opprimé.

M. BROWN: Ce n'est pas ce que je prétendais.

M. NEILL: Comme dit l'autre, nous ne discuterons pas là-dessus. Je me souviens de l'histoire du paysan qui ne fréquentait pas l'église et à qui son pasteur dit: "Je ne vous ai pas vu au service". Le paysan ne fit pas attention et le ministre reprit: "Jean, je ne vous ai pas vu à l'église, récemment". Jean, vieil Ecossais, répondit: "Alors, M. Un Tel, nous ne discuterons pas ce sujet". A l'heure où nous sommes nous ne discuterons pas pour savoir si ceci a été dit par l'honorable député de Lisgar ou un autre. Il est cependant certain qu'un député a fait une remarque dans ce sens. L'honorable député de Lisgar a cependant discuté le libre-échange. Il est certain que le libre-échange a fait la Grande-Bretagne ce qu'elle est aujourd'hui. C'est un splendide idéal, une

magnifique théorie. J'y crois en théorie, mais ma ligne de conduite est plus terre à terre. C'est pourquoi je dis aux honorables députés qui siègent à ma gauche que si cette politique de libre-échange est admirable du moment que vous y croyez, il est facile de tuer cette théorie, de poursuivre ce fétiche, ce papillon qui vous entraîne vers l'abîme, alors que le libre-échange devient presque de la licence. On a dit cet après-midi que le libre-échange voulait dire: acheter ce qu'on voulait et, je présume, vendre ce qu'on voulait, que ce soit de la margarine ou du blé; boire ce qu'on voulait et, en dernier lieu, faire tout ce qu'on voulait. Cela s'exprime par un seul mot: licence, et c'est le libre-échange pratiqué à l'excès. En disant ceci, je ne veux pas faire entendre que je ne voterai pas en faveur de la commission du blé. Mon intention est de l'approuver, parce que j'habite une région de cultivateurs. Je crois que ces cultivateurs ont fort à faire dans la région des prairies et ils ont besoin d'être aussi protégés que ceux qui font de l'industrie laitière à l'autre extrémité du Canada. Je ne m'occupe pas de la manière dont voteront les honobles députés qui siègent à ma gauche en cette occasion.

Je serais peiné de voir mes honorables amis du Nord-Ouest se lever contre la résolution que nous discutons parce que je crois qu'il leur serait difficile de prendre une attitude plus susceptible de leur aliéner les sympathies du reste des cultivateurs du Canada. Je serais peiné de les voir agir ainsi, car j'ai pour eux le plus grand respect et je crois à leur succès à venir. J'ai cru que le jour viendrait où ils pourraient former, numériquement et politiquement, un parti capable de diriger le Canada, mais s'ils montre des tendances au sectionalisme, il est des gens qui ne seraient que trop heureux de les constater. J'aime à croire qu'ils ne manifesteront pas ces tendances. S'ils le font, il leur est logiquement impossible de compter sur l'appui des cultivateurs de Québec, ou de l'extrême est comme de l'extrême ouest. On dit qu'ils se soucient trop de leur classe. Au contraire, l'ennui est qu'ils ne s'en soucient pas assez. Ils devraient marcher la main dans la main avec les cultivateurs de Québec, d'Ontario et de l'est, et étudier avec eux toutes les questions au point de vue agricole. Comme le disait un politique européen, nous devons nous unir sous peine de tomber séparément C'est là l'attitude que je conseille vivement à mes honorables amis. L'homme ne vit pas par lui-même et ne meurt pas par lui-même. Cela se lit dans les Livres saints et c'est toujours vrai.

[M. Neill.]

On nous a lu cet après-midi, des règlements très rigides et très rigoureux, mais néanmoins faciles à éluder et on nous a fait voir que les fabricants de margarine ne pouvaient employer sur leurs étiquettes rien qui puisse suggérer du lait, du beurre, des vaches, ou aucun animal de la ferme. On ne leur permet pas non plus de mettre une marque d'extrait de bœuf sur leurs étiquettes, mais j'en vois une sur l'étiquette que j'ai dans la main. Les honorables députés reconnaissent-ils la couleur de l'animal? Je ne dirai rien de l'apparence du bouvillon représenté ici, car elle porte plutôt à se méfier; mais j'en veux au symbole de l'étiquette. Ce n'est pas un bœuf qu'on devrait nous montrer, mais bien un nègre, un nègre gros, grand et gras, écrasant de ses larges pieds les huiles végétales qui composent cet article vendu en vertu d'une garantie donnée à New-York et disant qu'il est fabriqué dans les Etats du sud. En réalité, il devrait y avoir deux nègres sur l'étiquette, le premier écrasant les huiles avec ses pieds tandis qu'il chique et l'autre entrant dans les cuves pour y faire les réparations nécessaires. Mettez quelque chose comme cela sur l'étiquette et je serai plus disposé à l'accepter.

Je vais maintenant développer un point qui n'a pas été touché dans ce débat. Je voudrais que vous songiez un moment aux jeunes filles de notre pays. C'est un aspect de la question qui m'intéresse à cause de mes propres filles. Allez dans les régions agricoles et examinez le type de jeunes femmes que vous y trouvez. Les femmes y sont vigoureuses, épaisses de poitrine, ont un teint coloré qui n'a point connu les poudres du pharmacien. J'ai parcouru le pays de Vancouver à Ottawa et je n'y ai rencontré partout que des créatures anémiques et de taille au-dessous de la normale.

M. McMASTER: C'est incroyable.

M. NEILL: Allez dans les restaurants et les cafés; observez ce que les jeunes filles se font servir à table. J'en ai remarqué une, l'autre jour, une fillette de seize à dix-huit ans, et j'ai prêté attention à ce qu'elle commandait. Elle a donné l'ordre d'une salade de fruits, mélange de toute sorte, une petite miche de pain avec un peu de beurre, une tasse de café et un plat quelconque sans valeur nutritive, quoique cher. Tel est le repas de la plupart des jeunes filles dans les villes.

Les experts du département de l'Agriculture nous disent ce qui constitue une bonne ration pour un cheval ou une vache, mais personne n'enseigne à nos enfants, garçons

et filles, à se nourrir convenablement. En tout cas, ils n'absorbent pas la quantité de produits laitiers qu'il leur faut dans le temps de leur croissance. Ce n'est pas par manque de moyens, par insuffisance du salaire; c'est par défaut de connaisances ou de réflexion.

Ces jeunes filles dont je vous parle sont bien habillées, fréquentent en masse les salles de théâtre. La raison n'est pas le manque d'argent. Les aliments qu'ils achètent ne leur conviennent pas, parce que les vitamines n'existent que dans les produits laitiers. Je suppose bien que la bonne figure de notre ami le député de Victoria (l'hon. M. Tolmie) n'a pas grandi sans vitamines. Il a été élevé sur une ferme.

M. IRVINE: Notre collègue voudra-t-il expliquer ce qu'est la vitamine?

M. NEILL: Je l'ai déjà expliqué cet après-midi. L'honorable député voudra bien m'excuser si je ne recommence pas ces détails. Toutefois, je répéterai en deux mots que la vitamine est un élément d'une nécessité vitale pour assurer la croissance des jeunes enfants, et qu'elle existe seulement dans le lait et ses dérivés. Ainsi, ce qui manque aux femmes des villes, cest une alimentation suffisante. Si notre honorable ami de Calgary (M. Irvine), qui est professeur d'université, ignore tout de la vitamine comment voulez-vous qu'une dactylographe de cette maison en sache davantage. N'empirez pas le sort de ces jeunes filles, afin de permettre aux établissements de commerce des Etats-Unis d'augmenter leurs profits.

Venons-en à la question, si débattue, de savoir s'il faut laisser aux petites gens la faculté de se procurer l'article qu'ils voudront. Comme elle est touchante la sollicitude des grandes compagnies pour le sort du pauvre monde. Il faut défendre son droit inaliénable à acheter ce qu'il veut. Eh bien, moi qui représente une circonscription ouvrière je n'ai pas reçu une seule protestation contre le projet inscrit depuis plusieurs semaines à notre Feuilleton.

Les ouvriers ont appris à savoir ce que vaut le dévouement des grandes sociétés commerciales des Etats-Unis à leur égard. Est-ce bien à leur bénéfice ou à celui de ces sociétés que ce beau dévouement s'exerce? Quel est leur but réel? Défendre le droit de l'acheteur! Le droit de se procurer une imitation. Je possède une formule pour fabriquer un succédané du lait. Ce produit a exactement l'apparence et le goût du lait; seulement il n'a pas la moitié de la valeur nutritive du produit véritable. Dans quelques années, lorsque la politique ne pourra plus me faire vivre, j'exploiterai ma recette, si cette motion n'est pas adoptée, bien entendu, et j'aurai l'appui de ces messieurs qui tiennent pour légitime la distribution dans le public de tels produits; je vendrai du lait d'imitation. Mon commerce sera légal, puisque nos adversaires combattent le projet de résolution. Mon imitation de lait, c'est un peu de craie dans beaucoup d'eau; mais la margarine n'est pas meilleure.

On nous rebat les oreilles avec le droit inaliénable qu'a le pauvre d'acheter le produit qu'il veut. Très bien. Si on parlait de son droit à un salaire raisonnable, son droit au travail par lequel il pourrait gagner assez d'argent pour se procurer à lui-même et à ses enfants le véritable produit.

Au lieu de faire des lois pour l'avantage des maisons américaines, sous prétexte de patriotisme, patriotisme avarié s'il en fût, ne vaudrait-il pas mieux infiniment de faire en sorte que le travail soit abondant pour mettre à la portée de l'ouvrier tous les bons produits de l'industrie laitière? Ne serait-il pas préférable de favoriser cette industrie qui assurerait au Canada une race vigoureuse?

J'ai délaré en commençant — et je n'ai pas été contredit — que le commerce de la margarine a été autorisé en 1917 pour trois raisons: premièrement, à cause de l'état de guerre; deuxièmement, à cause de la rareté du beurre; troisièmement, à cause de son prix trop élevé. Cela est admis; personne ne l'a contesté. J'ai affirmé de la façon la plus positive,—et le hansard est là pour en faire foi,—que la nation avait, par l'entremise de ses représentants, conclu avec les exploitants de l'industrie laitière un marché d'après lequel l'importation et la fabrication de la margarine seraient interdites dès que les circonstances le permettraient. Cela, on ne l'a pas encore fait. Avant aujourd'hui, j'ai déjà demandé à la Chambre, je lui ai demandé cet après-midi et je la supplie encore ce soir de veiller à ce que soit rachetée la promesse qu'elle a faite dans le temps à l'industrie du laitage, et à ce que cette mesure de guerre ne reste pas plus longtemps en vigueur. C'est à nous qu'incombe maintenant le devoir de ne point trahir la parole donnée à ceux qui exploitent cette industrie.

(La motion de M. Neill est mise aux voix et n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lucas,
Baldwin,	Macdonald (Pictou),

Béland,
Bowen,
Cannon,
Casgrain,
d'Anjou,
Déchêne,
Delisle,
Demers,
Denis (Joliette),
Denis (Saint-Denis),
Desaulniers,
Duff,
Fortier,
Fournier,
Gendron,
Graham,
Hanson,
Hodgins,
Humphrey,
Hunt,
Jelliff,
Laflamme,
Lanctôt,
Lapierre,
Léger,
Logan,
Lovett,
MacLean (Prince) (I.P.-E.),
McBride,
McIsaac,
McKay,
McMurray,
Marcil (Bonaventure),
Martell,
Maybee,
Mercier,
Motherwell,
Munro,
Neill,
Ouimet,
Robb,
Robitaille,
St. Père,
Savard,
Séguin,
Sexsmith,
Stansell,
Stewart (Leeds),
Stork,
Sutherland,
Thompson,
Trahan,
Warner—57.

ONT VOTE CONTRE:

MM.
Arthurs,
Bancroft,
Binette,
Bird,
Black (Huron),
Bristol,
Brown,
Carmichael,
Carroll,
Chaplin,
Charters,
Chevrier,
Church,
Clark,
Clifford,
Coote,
Copp,
Crerar,
Davies,
Dickie,
Drummond,
Duncan,
Elliott (Waterloo),
Euler,
Evans,
Fansher,
Fontaine,
Forke,
Forrester,
Gardiner,
Garland (Bow-River),
Good,
Halbert,
Hammell,
Harris,
Hatfield,
Hoey,
Hudson,
Irvine,
Jacobs,
Johnson (Moosejaw),
Johnston (Last-Mountain),
Kennedy (Edmonton),
MM.
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
Knox,
Ladner,
Leader,
Lovie,
Maclean (Halifax),
Macphail,
McCrea,
McGiverin,
McKenzie,
McKillop,
McMaster,
Marler,
Milne,
Morrison,
Murdock,
Papineau,
Power,
Prévost,
Pritchard,
Raymond,
Reed,
Ross (Kingston),
Ross (Simcoe),
Senn,
Shaw,
Sinclair (Oxford),
Sinclair (Queens) (I.P.-E.),
Speakman,
Spencer,
Steedsman,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Humboldt),
Turgeon,
Wallace,
Walsh,
Ward,
Woods,
Woodsworth—83.

M. KAY: Si je n'avais été pairé avec l'honorable député de Wentworth (M. Wilson), j'aurais voté pour la résolution.

[M. Neill.]

L'hon. M. FIELDING: J'étais pairé avec le représentant de Toronto-Ouest (M. Hocken); sans cela, j'aurais voté contre la résolution.

L'hon. M. TOLMIE: J'eusse voté contre la résolution si je n'avais été pairé avec l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau).

(La séance est levée à une heure et dix minutes, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Mardi, 16 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION AU CODE CRIMINEL

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 93), tendant à modifier le Code criminel.

—Ce bill est court, et les principaux articles contiennent des modifications portant l'âge des filles, dans les cas d'assaut indécent, de 14 à 16 ans; biffant les mots "de caractère chaste antérieurement", dans le dernier cas; et abrogeant un amendement inséré par le Sénat en 1920, lequel dit qu'en cas de séduction et de connaissance charnelle d'une fille de 14 à 16 ans, le juge pourra donner instruction au jury que, si dans leur opinion, la preuve n'a pas établi que la faute est entièrement ou principalement imputable à l'accusé, il pourra prononcer un verdict d'acquittement. Toutes ces dispositions ont été adoptées par la Chambre des communes, l'an dernier, mais elles ont été rejetées par le Sénat. Il y a aussi un article étendant jusqu'aux commissaires les dispositions concernant la corruption des agents de police; il y en a une autre qui corrige une erreur technique dans l'article 244. Cet article impose une amende pour les offenses mentionnées dans les trois articles précédents, mais quelques articles ont été ajoutés au Code et inséré au milieu de ces trois articles, de manière à soulever un doute quant à l'application de l'article 244.

Une disposition tend à assurer l'inviolabilité des marques du contrôle anglais sur l'orfèvrerie; une autre à faire disparaître un doute sur la peine maximum attachée au vol d'un automobile; une autre propose de modifier l'article relatif au transport

des animaux par chemin de fer, en faisant disparaître la nécessité d'obtenir une requête par écrit du propriétaire pour permettre au chemin de fer de garder les animaux le temps maximum, dans les wagons, c'est-à-dire 36 heures; une autre rappelle l'article donnant au greffier de la paix et à son adjoint, à Montréal et à Trois-Rivières, certains pouvoirs de juges—le département du procureur général de la province de Québec a demandé ce rappel; une autre attribuant aux municipalités d'Ontario les amendes, quand elles concernent les frais d'application de la loi d'après laquelle ces amendes sont imposées, au lieu de les payer à la province, ainsi qu'on le fait présentement, et une autre appliquant aux sociétés commerciales les dispositions de l'article 1038 en vertu duquel certaines amendes peuvent être recouvrées au moyen de procédures civiles.

(La motion est adoptée et le bill lu la 2e fois.)

LA LOI DE L'OPIUM ET DES DROGUES NARCOTIQUES

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé) propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour délibérer un projet de résolution, tendant à modifier la loi de l'opium et des drogues narcotiques, chapitre 17 des Statuts de 1911, modifiée par le chapitre 31 des Statuts de 1920 et le chapitre 42 des Statuts de 1921.

La motion est adoptée.

LE JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL DU MANITOBA ET LA LOI DES GRAINS

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice): Le chef de l'opposition (M. Meighen) a mentionné, hier, une question posée, il y a quelque temps, au Gouvernement au sujet d'un certain jugement que la cour d'appel du Manitoba a rendu à propos de la loi canadienne des grains. Dès que me parvinrent le jugement et les notes des juges, je me mis à étudier la cause. J'en conférai avec mon collègue, le ministre du Commerce (M. Robb), et le député de Saltcoats (M. Sales), à qui je fis part de mon opinion sur la cause. Tous deux demandèrent à conférer avec les membres de la commission, avant qu'une décision quelconque fut prise. J'accédai à leur demande et j'agis en conséquence. Je puis dire que les membres de la commission sont arrivés, ce matin ou hier soir, à Ottawa. Ce matin, ils ont eu une entrevue avec le ministre du Commerce, à laquelle, si je comprends bien, le député de Saltcoats assistait. Ils m'ont informé, il y a quelques minutes, avant l'ouverture de la séance de la Chambre, aujourd'hui, qu'ils n'en étaient encore arrivés à aucune décision finale, mais qu'ils arrêteraient leur conclusion définitive dans le courant de la journée. C'est pourquoi j'espère être, demain, en état de déclarer à la Chambre quelle décision le Gouvernement prendra à ce sujet.

LE DÉBORDEMENT DE LA RIVIÈRE ASSINIBOINE

M. HARRY LEADER: Je veux appeler l'attention de la Chambre et celle du Gouvernement sur une question d'un grand intérêt pour la province de Manitoba, je veux parler du débordement de la rivière Assiniboine. Ainsi que la lecture des journaux le leur a certainement appris, les honorables députés savent qu'une grande superficie de terrain a été inondée, dans le comté de Brandon et que l'inondation a étendu ses ravages plus à l'est, au point qu'elle atteint maintenant Portage-la-Prairie que je représente. Je ne possède pas de renseignement précis sur les dommages causés par l'inondation, mais les rapports des journaux nous apprennent que déjà cette crue de la rivière et le débordement de ses eaux ont causé des dégâts considérables. On peut voir flottant à la dérive des cadavres de chevaux, de bestiaux et de porcs, ainsi que des débris de granges et de remises de toutes sortes. Hier soir, j'ai adressé un télégramme au rédacteur du *Free Press*, de Winnipeg, dans le but d'obtenir quelque renseignement que je pourrais communiquer à la Chambre, mais malheureusement je n'ai pas encore reçu de réponse. Quoiqu'il en soit, je le répète, un dommage considérable a déjà été causé et peut-être s'accentuera-t-il encore. Je ne saisirais pas la Chambre de cette question, si je ne pensais pas que c'est mon devoir de le faire. Je crois que, dans le passé, le gouvernement fédéral a dépensé des sommes d'argent dans la construction de digues, le long de cette rivière, pour en retenir les eaux, le printemps. Je ne connais pas le montant qu'il a dépensé à cette fin, mais la vérité, c'est qu'il a dépensé de l'argent pour cet ouvrage, et je crois qu'il est responsable des conséquences de l'inondation de la région. Je n'ai rien à conseiller, mais je pense qu'il conviendrait parfaitement que le ministère...

M. l'ORATEUR: Pardon. Je demanderai à l'honorable député de bien vouloir interpeller le Gouvernement aussi brièvement que possible. Il ne peut y avoir de débat quand l'ordre du jour est appelé.

M. LEADER: Voici la question que je voudrais poser au Gouvernement: se propose-t-il de faire quelque chose en vue de soulager les souffrances de la population établie sur les rives de l'Assiniboine?

L'hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre): Je répondrai à mon honorable ami (M. Leader) que le Gouvernement s'est déjà occupé de l'inondation dont il parle. L'honorable ministre des Travaux publics (l'hon. M. King) s'est fait donner des détails par ses chefs de services et l'honorable ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) a déjà informé les autorités provinciales que les agents de son département dans l'Ouest sont à leur disposition pour tous les services qu'ils seront en état de leur rendre. Le Gouvernement s'occupe de la chose; c'est tout ce que je peux dire pour l'instant.

M. LEADER: Je prends note des explications du premier ministre et j'espère qu'il pourra faire quelque chose pour ces colons.

ADOPTION DE CRÉDITS EN SÉANCE GÉNÉRALE

La Chambre procède à l'examen de certaines résolutions rapportées par le comité des subsides.

Exercices annuels, $1,400,000.

M. CALDWELL: Le greffier adjoint vient de citer le chiffre de $1,400,000 pour exercices annuels. C'est évidemment une erreur, car nous avons passé toute une journée pour réduire ce crédit de $400,000.

M. l'ORATEUR: Evidemment l'erreur vient des procès-verbaux. Elle sera corrigée.

M. CALDWELL: Si cet article est copié sur le budget, de semblables erreurs pourront se renouveler. Les articles sont lus si rapidement qu'il est impossible de les suivre dans le budget; il faut se les rappeler.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le greffier m'assure qu'il n'y a pas d'erreur dans les procès-verbaux; c'est une simple erreur typographique.

Rapport est fait sur cette résolution qui est adoptée.

ADOPTION D'UNE LOI DES FINANCES

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances propose la résolution suivante:

Décidé que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour le compte de certaines dépenses du service public pour l'exercice se terminant le 31 mars 1922, la somme de $9,623,-792.61 soit octroyée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée.

L'hon. M. FIELDING: La résolution que nous venons d'adopter arrête les comptes du dernier exercice. Je propose maintenant la résolution suivante pour l'année courante:

Décidé que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour le compte de certaines dépenses du service public pour l'exercice se terminant le 31 mars 1923, la somme de $88,517,-204.53 soit octroyée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée.

Rapport est fait sur ces résolutions qui sont adoptées.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande alors l'autorisation de déposer un projet de loi (bill n° 85) tendant à accorder à Sa Majesté une certaine somme d'argent pour les besoins du service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1923.

Cette motion est adoptée.

Sur l'art. 2—$88,517,204.53 accordé pour 1922-23:

L'hon. T. A. CRERAR: Jusqu'à quelle date cela nous mène-t-il?

L'hon. M. FIELDING: Tous les crédits adoptés sont inclus dans ce projet de loi. En réalité ce que nous désirions surtout, c'était le crédit spécial pour l'année passée, mais dans certains cas les chiffres étaient si mélangés qu'on ne pouvait les séparer. C'est pourquoi nous avons inclus les crédits votés jusqu'à ce jour; mais dans la loi de finances ils sont séparés; les uns pour l'an dernier; les autres pour cette année.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Nous devrions avoir ce bill; on ne l'a pas encore distribué.

L'hon. M. FIELDING: Je n'en ai jamais vu distribuer; mais si mon honorable ami insiste, je n'ai aucune objection.

L'hon. M. GUTHRIE: Non.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami sait que la rédaction de ces bills est confiée aux commis aux écritures et nous acceptons l'assurance qu'ils nous donnent touchant leur exactitude; je les ai toujours trouvés exacts.

(Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

M. l'ORATEUR: Pour la justification du greffier adjoint, je dois informer la

Chambre qu'il n'y avait aucune erreur au sujet de la résolution du mardi, 9 mars 1922. Avec les mots en italiques, l'article est ainsi conçu:

Crédits généraux, cinq sixièmes de la somme indiquée ci-dessous, moins $400,000...

C'est exactement ce qui a été voté. Je crois que je devais cette explication à la Chambre en toute justice pour notre greffier adjoint si méritant.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Service naval.—Pour l'entretien de la marine canadienne, $1,500,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice): Je désire faire une courte déclaration au comité, car elle pourra l'aider dans ses délibérations. Je suis certain que les honorables députés de la gauche ne m'accuseront pas d'excès de modestie. Au cours des remarques que j'ai faites l'autre jour, touchant les crédits de la marine canadienne, j'ai employé les termes suivants:

J'ai conseillé aux officiers de diviser ces navires, d'en envoyer un ou deux sur la côte du Pacifique, et d'en tenir un sur l'Atlantique. J'ai pensé que l'*Aurora* pouvait être utilisé sur l'Atlantique, et cela vous démontre à quel point je suis peu renseigné sur le service naval et sur le rôle que doit remplir une marine.

Un peu plus loin, j'ai dit:

Cet officier me dit alors que tout cela était absolument hors de la question, et qu'en séparant ces navires et en envoyant deux contre-torpilleurs sur la côte du Pacifique, ces contre-torpilleurs ne serviraient à rien pour l'entraînement et seraient complètement inutilisables pour la protection des pêcheries pélagiques.

Aujourd'hui, le directeur du service naval me dit que j'ai été trop modeste à mon sujet et trop énergique au sien. Je n'avoue ni l'un ni l'autre, mais je veux expliquer l'attitude que le directeur du service naval dit avoir prise. Il est vivement en faveur de conserver toute l'escadre et il insiste pour affirmer qu'il ne m'a pas dit ne pouvoir utiliser aucune de ses unités pour développer le projet que j'avais en vue. J'ai exposé son attitude comme je l'avais comprise, mais la vie est trop courte pour que nous perdions du temps à nous disputer et je prends sa parole quand il affirme que je l'ai mal compris. Il est possible qu'il arrive un jour à avouer qu'il m'a mal compris, mais ce jour n'est pas encore arrivé. Aujourd'hui, je suis heureux d'annoncer au comité que le directeur du service naval m'assure que la première proposition que j'ai faite est praticable, du moins en partie, et c'est-à-dire qu'un des contre-torpilleurs peut servir sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique; que les volontaires du service naval peuvent être préparés sur ces navires comme canonniers ou marins et dans tout ce qui se rattache au service naval, autant que la préparation peut être donnée sur un navire de ce tonnage. Voici donc la proposition corrigée que je désire faire: je propose de demander au comité de sanctionner l'usage de deux contre-torpilleurs comme je l'ai dit, et en remplacement des deux petits navires nommés dans le projet d'il y a quelques jours.

Je désire corriger aussi un malentendu qui existe, je crois, au sujet de ces chalutiers. L'idée que je me fais d'un chalutier—et cette idée est probablement partagée par la plupart des honorables députés—est que cela ressemble à une petite goélette de pêche. Les chalutiers en question sont des navires de long cours. Ils ont 130 pieds de long, portent un canon de 12 livres et leur équipage est de 20 à 30 hommes. Trente à trente-cinq de ces chalutiers ont été employés sur le littoral canadien durant la guerre et ils ont rendu des services étonnants. On me dit que notre part du service de patrouille des îles Pribylof, service que nous avons convenu d'exécuter, mais que nous n'avons pas fait depuis plusieurs années, peut s'accomplir grâce à des navires dans le genre de ceux que je viens de décrire. Les cotres du revenu des Etats-Unis ne sont pas de grands navires. Ils sont plus grands que ceux-ci, mais le directeur du service naval me dit qu'il ne serait pas difficile de faire faire la patrouille des pêcheries de phoque par ces soi-disant chalutiers. Afin que les honorables députés puissent saisir cette partie de l'entreprise qui se rattache aux pêcheries de phoque des îles Pribylof que nous n'avons pas accomplie, je lirai un mémoire préparé à ce sujet:

Le 7 juillet 1911, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis d'Amérique, le Japon et la Russie ont signé un traité à Washington pour adopter des moyens en vue de préserver et de protéger les phoques de la mer de Behring. En vertu des termes de ce traité, les nations intéressées s'entendent pour défendre à leurs nationaux de faire la pêche pélagique dans les eaux du Pacifique, au nord du 30ème parallèle de latitude nord. Les nations intéressées ont entrepris de surveiller ces eaux de manière à mettre en vigueur les termes du traité.

En août 1910, le Colonial Office a demandé si le Canada pouvait prendre sa part de surveillance de la mer de Behring et, le 22 octobre de la même année, un décret du conseil a été adopté disant que les cotres du revenu du Gouvernement étaient trop petits pour ce service, mais que des navires qu'on se proposait d'obtenir pour le service naval pourraient entreprendre cette surveillance et qu'une fois ces navires construits et affrétés, le Canada serait prêt à en

envoyer un ou plus pour faire le service de surveillance dans les limites prescrites.

Le 21 septembre 1921, le Colonial Office écrivit au gouvernement canadien que "l'amirauté anglaise préparait le départ d'un navire de la marine impériale qui surveillerait les eaux au nord du 30ème parallèle de latitude nord et à l'est du 170e parallèle de longitude ouest jusqu'au moment où les navires de la marine royale canadienne seraient disponibles pour faire cette surveillance".

Les limites proposées étaient celles de la station navale canadienne du Pacifique. La surveillance serait faite de concert avec la marine des Etats-Unis. La surveillance de l'océan Pacifique à l'ouest du 170e méridien serait confiée à la Russie et au Japon.

Après cette date l'Amirauté anglaise maintint deux sloops de guerre, le *Shearwater* et l'*Algerene*, dans les eaux du Pacifique pour exercer cette surveillance.

Au mois de mai 1914, le secrétaire des Colonies demanda au gouvernement canadien s'il pourrait charger de cette surveillance le vaisseau de la marine canadienne le *Rainbow*. Ce navire n'était plus en service depuis quelque temps, mais il fut mis prêt à prendre la mer, mis en service et était déjà en route pour la mer de Behring quand arriva la nouvelle d'une déclaration de guerre imminente. Le navire fut en conséquence arrêté et, dès que la guerre fut déclarée, il reçut la mission de croiser dans les eaux de l'océan Pacifique. Aucun bateau anglais ne fut chargé de la surveillance de la mer de Behring depuis ce jour, ce service étant assuré par les vaisseaux des Etats-Unis.

Le Canada est très intéressé dans la question de la chasse pélagique et tire un profit considérable de la chasse au phoque dans les îles Pribyloff. Il est donc fondé à prendre part au service de surveillance et il devrait disposer d'un navire pour la visite des îles Pribyloff et des terrains de chasse, afin de savoir par lui-même comment les conditions du traité sont observées et quels résultats il donne.

Le produit de la vente des peaux de phoques tués aux îles Pribyloff a rapporté au Canada pour sa part en 1919 une somme de 266,000 piastres. Le prix des peaux est tombé, et l'année dernière le montant réalisé n'a été que de 65,000 piastres. Au mois d'avril de cette année une vente a rapporté 23,000 piastres. Une autre vente aura lieu à l'automne.

On voit donc que le Canada s'est volontairement chargé du service de surveillance, ou du moins à visiter les lieux et à s'assurer de la bonne exécution des clauses du traité. On voit aussi que le Canada a un intérêt matériel dans la question. Le directeur des Affaires navales m'assure que ce service peut être fait par le Canada et dans des conditions meilleures qu'auparavant.

M. MARTELL: Si je ne me trompe, aux termes du traité relatif à la chasse pélagique des phoques, négocié à Washington, les ressortissants des quatre pays intéressés, les Etats-Unis, le Japon, la Russie et le Canada, devaient s'interdire la chasse des phoques. Cependant, à certaines saisons de l'année un nombre fixé d'animaux peuvent être pris et vendus, le produit de la vente étant partagé entre les parties au traité. A quel chiffre ressort la part du Canada comparée aux frais de surveillance?

L'hon. M. GRAHAM: Depuis la signature du traité celui-ci n'a pas coûté un sou au Canada, parce que nous n'avons pas concouru à son exécution.

M. MARTELL: Mais nous aurions dû le faire.

L'hon. M. GRAHAM: Oui. En tout cas, d'après le traité, le Canada doit exécuter la part de surveillance assignée à l'amirauté anglaise. Mais, si je ne me trompe, le Canada n'a pas fait ce service, bien qu'il eût encaissé les recettes provenant de la chasse aux phoques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que notre part, l'année dernière, n'a pas atteint 700,000 piastres?

L'hon. M. GRAHAM: Le ministère des Pêcheries possède ces renseignements. On me dit qu'une seule vente a rapporté 23,000 piastres, et qu'une autre va avoir lieu l'automne prochain.

M. MARTELL: Le traité relatif à la chasse au phoque a-t-il été dénoncé ou est-il encore en vigueur?

L'hon. M. GRAHAM: Le traité est toujours en vigueur. Les Etats-Unis font leur part de surveillance, ainsi que la Russie et le Japon.

En ce qui concerne les sous-marins, je dois dire que le Gouvernement n'a pas l'intention de les maintenir en service. L'emploi des sous-marins dans les opérations navales a été beaucoup discuté par les grandes puissances il y a quelques mois, à Washington et ailleurs; il sera discuté de nouveau, probablement à la conférence de Gênes.

Il est temps de faire remarquer à la Chambre que la politique du Gouvernement est suffisamment motivée. Il y en a qui soutiennent que le sous-marin est très utile pour la défense, car, disent-ils, c'est le seul vaisseau qui, au moyen de son système d'hydrophone, peut être averti de l'approche d'un autre bâtiment de ce type, et aucun autre vaisseau non submersible ne peut remplir le même office. Malgré cela, on se souvient que plusieurs délégués des puissances à Washington, en particulier les représentants anglais, se sont prononcés contre l'emploi des sous-marins. Il y en a, si je ne me trompe, qui ont proposé l'abolition complète de cette arme. D'autres ont soutenu le contraire. Je mentionne ces

faits pour montrer que le Canada, en supprimant les sous-marins, a pour se justifier un précédent de haute valeur.

En déposant le 11 avril dernier, conformément à un ordre de la Chambre, les documents de la conférence de Cannes, le premier ministre a dit, en réponse à une question de l'honorable député de Marquette (M. Crerar)—je cite les débats non revisés, page 910:

J'ai donc l'honneur de déposer les documents suivants:

1. Copie d'un mémorandum sur les rapports franco-anglais et l'avant-projet de traité avec la France présenté par le premier ministre du Royaume-Uni à M. Briand à la réunion du Conseil suprême à Cannes, en janvier 1922.

2. Exemplaires des résolutions adoptées par le Conseil suprême à Cannes, en janvier 1922, et formant la base de la conférence de Gênes.

Je trouve le passage suivant dans le mémorandum présenté officiellement par le gouvernement anglais:

La troisième question a trait aux sous-marins. A cet égard, le gouvernement britannique n'en fait pas une condition; il comprend parfaitement que la divergence entre le point de vue français et le point de vue britannique sur cette question puisse être due à l'idée différente qu'on se fait des usages possibles des sous-marins. L'opinion britannique, cependant, basée sur quatre ans d'expérience de la guerre est que les sous-marins ne sont efficaces que contre les navires marchands et qu'ils sont inutiles autrement, soit comme armes offensives, soit comme armes défensives.

C'est le langage le plus énergique dont on pouvait se servir à propos de l'emploi des sous-marins. Je déclare donc, pour l'information de la Chambre, car cela peut lui être utile dans la discussion de ce crédit, que le gouvernement canadien, en mettant les sous-marins hors de service, suit exactement la direction donnée par l'amirauté britannique et sa politique est en harmonie avec les déclarations officielles des représentants du gouvernement britannique réunis en conférence avec ceux des grandes nations du globe.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand la France et les autres nations assemblées à la conférence de Washington ont refusé de se soumettre à l'opinion anglaise d'abandonner les sous-marins, la Grande-Bretagne elle-même a-t-elle abandonné les sous-marins?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas dire que l'Angleterre les a abandonnés, mais cela n'atteint pas l'argument que la Grande-Bretagne a déclaré que les sous-marins n'étaient efficaces que contre les navires marchands et inutiles dans l'attaque ou la défense. Je suppose que cette question sera discutée plus ou moins dans les conférences de l'avenir.

Je tiens à déclarer au comité que ce projet énoncé l'autre jour à la Chambre n'est pas définitif quant à la politique navale. Aujourd'hui, dans le monde entier, il n'y a rien de définitif dans la politique navale. Les grandes puissances se réuniront plusieurs fois encore avant d'arriver à une entente pour la restriction ou le développement des armements y compris la marine et il y aura des conférences entre les dominions d'outre-mer relativement à la part qu'ils doivent assumer. D'après le rapport, une conférence de cette nature a été prévue à la conférence tenue récemment. La politique du Gouvernement est conforme à la loi du service naval adoptée en 1910. Elle ne comporte rien qui ne soit pas compris dans les articles de la loi de 1910. Tandis que tous les pays du monde se demandent en ce moment quelle politique ils adopteront finalement pour l'attaque et la défense, le Canada s'appuie sur des principes sûrs, sains et économiques et quand le temps viendra d'arrêter une politique pour l'avenir, nous aurons, si le Parlement décide de la développer, quelque chose qui pourra servir à élaborer une politique navale digne du Canada.

Je ne pense pas que j'aie besoin d'en dire davantage. Je voulais donner ces explications au sujet des sous-marins, des chalutiers et des torpilleurs de haute mer, afin que le comité ne discute pas la question sans connaître tous les faits.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Le ministre a dit il y a un instant que ce projet n'était pas définitif. Pourtant il est bien près d'être définitif. Nous n'aurions pas à aller beaucoup plus loin pour en finir. Le ministre, cet après-midi, a poussé quelque peu au large.

L'hon. M. GRAHAM: La marine pourrait-elle être ailleurs?

L'hon. M. GUTHRIE: Il s'est donné beaucoup de peine. Sa déclaration de cet après-midi n'est pas du tout conforme à la politique qu'il a exposée vendredi dernier. Il a changé d'idée encore une fois et d'une façon très radicale, il lui a fallu se débattre beaucoup cet après-midi pour donner des explications. Ce n'était pas surprenant pour ceux d'entre nous qui siègent de ce côté-ci. On disait hier dans les rues de Toronto que nous verrions encore une autre embardée ici à propos des affaires navales et je ne doute pas que lorsque le ministre et le Gouvernement ont lu l'article du *Globe* de Toronto, samedi dernier, ils ont commencé aussitôt à changer d'idée et de politique; nous voyons aujourd'hui le résultat de ce changement. C'est amusant

pour les députés qui siègent ici et qui entendent les explications données cet après-midi par mon honorable ami pour justifier l'abandon de ces deux sous-marins. Ce ne sont pas les raisons qu'il a données vendredi.

Vendredi, en effet, il a annoncé à la Chambre qu'il allait abandonner le service naval pour entreprendre le service volontaire. C'est la raison qu'il a donnée pour exposer la politique qu'il nous a développée alors, mais dans l'intervalle il a dû prendre connaissance de quelques communications échangées entre le gouvernement français et le gouvernement anglais à propos du programme soumis et discuté à Cannes. Aussi, il est venu à la Chambre, cet après-midi avec un changement radical de politique simplement parce qu'il a appris de ses amis et de ses partisans influents en dehors de la Chambre, que cette mise au rancart serait mal accueillie parmi la masse de son parti dans tout le Dominion. Je ne pense pas qu'il ait été très difficile pour mon honorable ami ou pour les membres du Gouvernement de faire aussi volte-face; ils doivent en avoir pris l'habitude au cours de la session actuelle. Mais c'est un spectacle qui, étant donné ce qui se passe depuis le commencement de la session, ne divertit même pas les députés de ce coin de la Chambre.

Ce que mon honorable ami propose est simplement ceci. Prendre les cinq navires offerts par la Grande-Bretagne au Canada et qu'il a accepté de bonne foi...

Quelques DEPUTES: Non, non.

L'hon. M. GUTHRIE: Prendre ces cinq navires et les mettre au rancart, sauf deux qu'il dit maintenant pouvoir utiliser comme navires écoles.

Un DEPUTE: Ce sont des navires qu'on a demandés.

L'hon. M. GUTHRIE: Je préférerais que mon honorable ami ne m'interrompe pas, il pourra me répondre plus tard s'il le désire. Je ne sais pas si on les a demandés ou non, nous l'apprendrons probablement au cours du débat. On propose maintenant d'utiliser deux de ces navires et d'en mettre trois au rancart. Je ne me souviens pas qu'il y ait eu des objections sérieuses à l'acceptation de ces navires à l'époque où on les a reçus du gouvernement britannique. Je crois que lorsque nous les avons acceptés, c'était avec l'entente expresse ou tacite que nous les maintiendrions en service, que nous les ferions manœuvrer et que nous les considérerions comme une sorte de noyau du service naval que le Canada devait établir à une certaine époque dans l'avenir. En remontant à l'année 1910, nous qui avons appuyé le gouvernement du jour, nous nous avons pensé que nous avions établi une politique à propos du service naval en adoptant ce qu'on a appelé alors la Loi du service naval au Canada. Elle prévoyait des débuts modestes. C'était bien suffisant. Nous devions édifier un service naval dans le pays sur les bases adoptées dans cette loi. Il devait comprendre en premier lieu le service naval royal canadien; ce serait la force permanente de la marine. Il devait comprendre d'autre part un service naval volontaire correspondant à la milice volontaire que nous avons aujourd'hui au Canada. Ils devaient marcher d'accord et nous pouvions tous supposer raisonnablement qu'avec les développements que prendrait le pays, le service naval pourrait pareillement s'accroître et se développer. Il y eut en 1911 un changement de gouvernement et on adopta une nouvelle politique ou on fit un effort pour adopter une nouvelle politique. Mais cette politique nouvelle qui consistait à offrir trois dreadnaughts à la Grande-Bretagne comme première contribution, ne fut jamais adoptée par le gouvernement. La Chambre des communes l'adopta mais elle ne devint jamais loi parce que le Sénat qui fait partie du Parlement repoussa le bill. Les affaires en étaient là quand éclata la guerre et pendant toutes les années de cette guerre, il y eut peu ou pas de développement de service naval au Canada comme service naval purement canadien. A la fin de la guerre, le moment n'était-il pas arrivé de reprendre le projet? Nous avions dans nos statuts une loi établissant un service naval canadien. N'était-il pas raisonnable de penser, une fois la guerre terminée, que le Canada s'engagerait encore dans cette entreprise en la reprenant depuis le commencement? Aucune des idées émises ou des opinions sur ce sujet ne paraissait extravagante. Tout ce que nous avions l'intention de faire était de commencer et alors pour assurer ce commencement on fit au Canada un cadeau de cinq navires qui convenaient à des opérations de début. Nous avons accepté cette offre et nous avons continué notre politique de service naval d'après la loi adoptée par le Parlement en 1910. Elle en est là aujourd'hui. Ces cinq navires sont en service dans le service naval canadien, sous notre juridiction et notre contrôle et ils forment un début modeste pour l'entraînement de nos jeunes gens, pour nous permettre de

commencer ou de faire quelque chose de ce que nous devrions prendre à notre charge dans les opérations navales de l'empire britannique, mais particulièrement pour la protection de notre pays, de nos ports et de nos côtes, et aussi de nos pêcheries, si vous le désirez.

La dépense n'est pas très considérable, —je crois qu'elle s'est élevée, en tout, à deux millions et demi, l'année dernière. Cependant l'honorable ministre vient aujourd'hui répudier la politique qu'il adoptait comme ministre de la Couronne en 1910, et travailler à substituer un service naval volontaire au service naval royal canadien que cette politique visait à créer et à maintenir; il vient mettre au rancart les cinq navires que nous avions acceptés de l'Angleterre dans l'intention de les entretenir nous-mêmes, et il demande à y substituer une couple de chalutiers de 470 tonneaux et un autre navire non compris parmi ceux dont il a parlé vendredi. Ce jour-là, il se proposait d'envoyer deux de ces chalutiers sur l'Atlantique et les deux autres sur le Pacifique, avec le cinquième navire que je viens de mentionner; maintenant il prétend pouvoir substituer à ces navires les deux torpilleurs, qui vont constituer sa marine. Il dit avoir l'intention d'assujettir une troupe de marins à deux ou trois semaines d'entraînement par année, à des exercices dans les salles d'armes, à une instruction initiale sur mer, la première année, puis, la deuxième année, à une autre instruction de quelques jours sur mer ayant pour objet l'enlèvement des mines et, la troisième année, à une instruction quelconque, sauf à les gratifier d'un autre congé d'une couple de semaines. C'est ainsi qu'il se propose de créer une réserve navale. Tous les députés qui siègeaient ici en 1910 et y ont siégé depuis, furent unanimes à reconnaître l'impossibilité de former un marin au moyen d'un entraînement de deux semaines par année pendant trois ans, et la nécessité d'un entraînement continu et de longue durée pour arriver à un résultat satisfaisant. A en croire l'honorable ministre, il va être en état de réaliser son projet de service naval volontaire moyennant un million et demi, quand le projet plus vaste que la Chambre et l'amirauté ont approuvé, ne devait coûter que deux millions et demi et assurer de bons résultats dont le pays aurait pu bénéficier. Je ne suis pas seul à considérer le projet actuel comme équivalant tout simplement au gaspillage d'un million et demi par année. La presse de Toronto et celle de Montréal sont unanimes à conclure que le plan exposé vendredi dernier par l'honorable ministre signifie une dépense d'un million et demi en pure perte.

Depuis vendredi, l'honorable ministre a dû trouver que ce projet est impraticable, puisqu'il cherche maintenant à le modifier. Qu'allons-nous faire? Allons-nous dépenser un million et demi à jouer à la guerre sur mer, à réunir quelques volontaires pour leur faire prendre, sur mer, deux semaines d'exercice par année? Ce n'est pas ainsi que nous parviendrons à établir un service naval permanent. Il n'est que trop vrai que nous allons gaspiller de l'argent en pure perte. Pourquoi le ministre ne se contente-t-il pas du programme actuel? Dans quelle partie du pays demande-t-on qu'il soit changé? L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a vertement critiqué l'usage des cinq navires sous prétexte que cela allait équivaloir à un simple gaspillage de deux millions et demi. Que va-t-il dire du million et demi que le ministre se propose de dépenser pour le service de volontaires, pour des chalutiers pour des exercices dans les salles d'armes, et pour autres fins de ce genre? Ni les journaux ni le public ne paraissent hostiles à la politique qui a été d'abord énoncée. Si toutefois on trouve à y redire, c'est en ce qu'elle ne va pas assez loin. L'honorable député de Lunenburg est seul à déclarer que la portée de notre programme de l'année dernière et de l'année précédente devrait être réduite. Le Gouvernement devrait se contenter de ce programme-là, car on peut dire, sans qu'il y ait lieu de nous en vanter beaucoup, qu'il vaut infiniment mieux que celui qui nous a déjà été soumis par l'honorable ministre au cours de cette session.

Si le ministre n'a pas d'autre désir que de faire mine de maintenir une marine, qu'il forme sa force navale volontaire et qu'il désarme ces vaisseaux et licencie sa réserve navale. Tel est le projet dont il a tracé les grandes lignes, si je comprends bien, et c'est un projet que je réprouve du fond du cœur.

M. DUFF: La Chambre, je n'en doute pas, a écouté avec beaucoup d'intérêt les explications du ministre de la Défense, ainsi que les commentaires du député de Wellington-Sud (M. Guthrie); mais j'ai trouvé divertissant, comme d'autres députés j'en suis certain, d'entendre ce dernier parler de "l'embardée" que le ministre a courue depuis vendredi dernier. Ce mot, j'imagine, lui vient naturellement sur les lèvres, car s'il est aujourd'hui au pays quelqu'un à qui on puisse reprocher d'avoir couru des embardées, c'est bien lui. Je n'ai pas besoin d'entrer dans des préci-

sions pour indiquer comment et pourquoi. Le ministre mérite ce reproche parce que tout le monde connait les causes et les raisons de ce qui s'est passé en 1917.

Le ministre, nous dit qu'il a l'intention de garder les deux contre-torpilleurs pour former des marins, l'un près des côtes baignées par l'Atlantique, l'autre dans les eaux du Pacifique. Je n'ai pas d'objection grave à garder ces deux bateaux pour inculquer l'enseignement; cependant, si, comme le directeur du service naval le lui a dit, on a le dessein de maintenir le bateau près de la côte du Pacifique pour protéger les pêcheries de phoques, il me semble qu'on fait plus que le nécessaire du point de vue naval. Selon moi, la surveillance des pêcheries de phoques dans le détroit de Behring relève exclusivement de ses gardes-côtes.

Ainsi que le disait le député de Wellington-Sud, la question de la marine canadienne est une question à laquelle la population de ce pays s'est intéressée depuis plusieurs années; néanmoins, il sied mal au député de Wellington-Sud de comparer le passé du parti libéral ou sa conduite actuelle à l'égard du projet naval avec ce qu'a fait autrefois ou ce que fait maintenant le parti auquel il donne présentement son adhésion. . .

L'hon. M. GUTHRIE: Je n'ai pas établi de comparaison.

M. DUFF: . . . ou avec ce qui s'est passé depuis quelques années dans les affaires navales. Il peut être bon de narrer en quelques mots ce qui a eu lieu, afin de faire voir quelle a été la conduite des deux partis. De cette façon, nous pourrons décider quel est le meilleur programme, celui du parti libéral ou celui du parti conservateur. J'ai pris la peine de feuilleter les archives de la Chambre, afin de constater ce que le gouvernement de ce pays a fait de pratique avant 1910, année où le projet de loi sur le service naval a été présenté, et je remarque que ni le gouvernement conservateur, ni le gouvernement libéral n'ont dépensé l'argent pour ce qu'on appelle la défense navale du Canada. Je n'ai pas à remonter très loin. Ainsi, pendant les exercices de 1905-1906 à 1908-1909, le Parlement fédéral n'a pas accordé un seul dollar pour la défense navale du pays.

Bien que le député de Wellington-Sud dise que j'ai été le seul ici à critiquer la marine et les dépenses navales, il me semble que je doive plus me préoccuper que lui ou que tout député qui habite l'intérieur du pays de la protection de nos côtes.

Ce n'est à dire qu'ils n'ont pas à s'intéresser à cette question; je pense, cependant, qu'ils seront les premiers à reconnaître comme moi que les riverains de l'Atlantique ou du Pacifique ont plus d'intérêt que les habitants de l'intérieur à protéger les côtes du Canada.

Je me rappelle que, durant les années de guerre, en 1918 et en 1919, lorsque des sous-marins allemands ont franchi l'Atlantique et sont venus à moins de cinq milles du rivage, nous avons compris qu'il serait bon d'avoir une marine. Cependant, nous n'avons point eu peur. Ceux qui sont nés et qui ont grandi sur les bords de l'Atlantique ne s'effraient pas si aisément.

Le représentant de Wellington-Sud a dit que je suis le seul qui ait élevé la voix pour critiquer la parole et pour déplorer qu'on gaspillât tant d'argent; pourtant, il me semble que les membres de la Chambre et les habitants du pays avoueront avec moi que cette affaire m'intéresse plus que l'honorable député, vu que j'habite le bord de la mer et que je représente une circonscription que baignent les eaux de l'Atlantique.

Ni le parti libéral, ni le parti conservateur, n'ont dépensé un seul dollar pour la défense navale jusqu'en 1908-1909. Le projet naval de M. Laurier a été soumis au parlement en 1910.

Ce que signifiait ou représentait ce programme naval, inutile de le rappeler ici; le parti libéral visait alors à faire adopter et mettre en vigueur une loi ayant pour objet de créer dans le pays un courant d'opinion favorable au service naval. Au Parlement, les députés libéraux avaient voté pour l'établissement du service naval et l'achat en Angleterre de deux vaisseaux écoles, le *Niobé* et le *Rainbow*; cependant, lorsque survint l'élection partielle de Drummond-Arthabasca, en 1910, ceux-là mêmes avec qui le représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie) fait aujourd'hui cause commune, on les vit parcourir le pays et, avec l'aide et l'encouragement de certains journaux tories de Québec—des journaux anglais, s'il vous plaît—s'employer de toute manière à la défaite du candidat libéral sur cette seule question de la participation du Canada à sa propre défense sur les mers. Voilà ce dont on a été témoin. Cela n'empêche pourtant pas l'honorable député de prendre un ton railleur pour affirmer que les libéraux n'ont aucun souci pour les affaires navales du Canada. Des membres marquants du parti conservateur, c'est chose bien connue, ont adressé au candidat conservateur, ou plutôt à celui qui se présentait sous l'étiquette nationa-

liste dans Drummond-Arthabaska, des dépêches pour le féliciter de l'attitude qu'il prenait dans cette campagne électorale.

Et qu'a-t-on vu lorsque survint l'élection de 1911? Le parti conservateur appuya-t-il le programme naval que les libéraux avaient fait adopter à la Chambre? Vit-on les conservateurs parcourir le pays en tous sens pour dire aux gens que le Canada avait besoin d'une politique navale, de vaisseaux pour la défense de ses côtes et la protection de son commerce sur les deux océans? Nullement. De toute la campagne électorale, ils ne trouvèrent pas un mot à dire en faveur du programme naval; bien au contraire, on vit certains chefs du parti auquel le député de Wellington-Sud appartient aujourd'hui se transporter par toute la province de Québec, prêtant leur appui aux candidats nationalistes qui, eux, dénonçaient le programme naval du parti libéral et de sir Wilfrid Laurier. Si sir Wilfrid Laurier est réélu, proclamait-on dans la province de Québec, et que son programme naval soit mis à exécution, on nous arrachera nos enfants pour les envoyer au delà de l'océan, au Japon, où ils serviront de chair à canon.

L'un des esprits dirigeants de cette campagne électorale est devenu orateur-suppléant de la Chambre, puis membre du cabinet conservateur. C'est le personnage qui s'est créé de la notoriété en déclarant un jour que pour respirer l'air de la liberté il avait fallu trouer de balles le drapeau britannique. C'est d'hommes de cet acabit que le représentant de Wellington-Sud se fait le porte-parole en critiquant comme il fait la politique libérale à l'égard des affaires navales du pays.

Et qu'advint-il à la suite de l'élection? Les conservateurs se virent obligés de remplir les conditions de leur marché avec les nationalistes de Québec, qui avaient réussi à faire élire vingt-deux de leurs candidats à la faveur de la plus monstrueuse campagne électorale dont le Canada eût jamais été témoin. Ont-ils consacré $2,500,000 aux objets de la défense navale? Non pas. En 1910-1911, le parti libéral y avait consacré trois millions, et en 1911-1912, il avait fait ouvrir un crédit de trois millions pour la marine de guerre du Canada. Afin de donner la mesure du vif intérêt qu'ils portaient à la défense du Canada sur l'Atlantique et le Pacifique, les conservateurs s'empressaient, dès leur avènement aux affaires, de réduire ce crédit à $1,600,000 pour 1912-1913; en 1913-1914, ils le réduisaient à $1,500,000, et en 1914-1915, il n'était plus que d'un million. Voilà ce qu'ils ont fait en matière de défense navale. C'était chose qui les intéressait si peu que, en 1913-1914, ils rognaient le crédit de $500,000 de plus que le ministre (M. Graham) ne le réduit à l'heure actuelle.

L'hon. M. GRAHAM: Et c'était avant la guerre.

M. DUFF: Oui, un an ou deux avant. Le *Niobé* et le *Rainbow* que l'Etat avait achetés à la Grande-Bretagne étaient deux bâtiments superbes qui convenaient admirablement aux objets de l'instruction navale et auraient pu rendre de très précieux services pendant la guerre aussi bien qu'avant. Par suite de son alliance avec les nationalistes, le gouvernement conservateur avait licencié les équipages de ces navires; le *Niobé* avait été mis à l'ancre à Halifax, retenu par deux chaînes à la proue et deux autres à la poupe, et on n'avait pas même laissé à bord un nombre suffisant de gardiens pour tenir les machines en bon état.

Lorsque la guerre éclata, en 1914, ce vaisseau était amarré au quai, touchant à fond, et ce n'est que six semaines après l'ouverture des hostilités qu'il se trouva à peu près en état de prendre la mer. J'ai déjà eu l'occasion de le dire à la Chambre, et je le répète en y appuyant tout particulièrement: si le *Niobé* et le *Rainbow* s'étaient trouvés en bon état de service le 4 août, le premier sur le Pacifique et le second sur l'Atlantique; si l'on avait répondu dans le temps aux dépêches venues du Pacifique—et l'on aurait pu répondre à ces appels si les vaisseaux avaient été en bon état—on aurait fait sur le Pacifique et sur l'Atlantique assez de captures pour solder les frais de la première année de notre participation à la guerre. Mais on n'a voulu rien faire pour la marine. Le ministère Borden n'a rien tenté pour la défense du pays, et nous ne pouvons qu'en conclure qu'il craignait de rompre le marché fait avec les nationalistes.

Nous avons, durant la guerre, affecté une somme considérable, une trentaine de millions, à la défense navale, comme on l'appelait. Je n'hésite pas à dire que la plus grande partie de cet argent a été gaspillé sur l'Atlantique et le Pacifique. En 1920, le gouvernement unioniste a accepté cinq navires de l'Angleterre. Le pays n'a pas même été consulté au sujet de ce cadeau. Je ne blâme pas le gouvernement britannique de son offre; au contraire, je l'en félicite. Mais, je le répète, le gouvernement canadien a accepté ces vaisseaux sans l'autorisation du peuple dont il n'a pas demandé l'avis. Bien que le Parlement fût

alors en session, toute la transaction s'est faite à l'insu des représentants du peuple. Quel est le député, quel est le citoyen, qui soutiendra que ces vaisseaux aient jamais servi à la défense de nos côtes ou à la protection de routes maritimes du commerce? Ils nous ont été d'une inutilité absolue. Depuis deux ans, nous n'avons su qu'en faire, et l'argent employé pour la paye des équipages et l'entretien des navires a été perdu pour la nation.

M. CARROLL: L'honorable député sait-il ce que l'amirauté anglaise fait des navires de la même classe que ceux qu'elle a donnés au Canada?

M. DUFF: Pour me servir de l'expression de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) "elle les met au rancart". Encore une fois, ces vaisseaux ont été tout à fait inutiles à notre défense, et pour le prouver je n'ai qu'à faire observer qu'ils n'ont pas été trois mois sur les côtes de l'Atlantique ou du Pacifique depuis leur traversée d'Angleterre. Ils ont erré un peu partout. Il y a une couple d'années qu'ils sont arrivés à Halifax où ils sont restés environ six semaines, puis les journaux nous ont appris qu'ils allaient faire une croisière dans le Pacifique. Ils furent gréés à grands frais par le pays et prirent la direction des Antilles et du canal de Panama. Plus tard, la presse nous apprit qu'ils avaient jeté l'ancre à Victoria ou Vancouver. N'est-ce pas que c'était un magnifique voyage. Tous, je n'en doute pas, nous eussions aimé être à bord d'un de ces croiseurs ou contre-torpilleurs pour faire cette longue et délicieuse croisière. Malheureusement, le pays, on l'avouera, n'en a retiré aucun avantage. Ces navires ne défendaient pas les côtes canadiennes, et, par conséquent, personne ne prétendra que, depuis leur départ d'Halifax pour Vancouver et jusqu'à leur retour à Halifax, deux ou trois mois plus tard, nous n'ayons obtenu aucun résultat sérieux en ce qui concerne la protection de nos côtes. En outre, l'hiver dernier, ces navires sont-ils restés sur la côte de l'Atlantique pour être de quelque service au pays? Ai-je besoin d'ajouter que, durant les mois d'hiver, nous pouvons utiliser ces navires sur la côte de l'Atlantique, quelques pauvres qu'ils soient, parce que le temps, en cet endroit, est très mauvais. Les équipages de la marine marchande, tant ceux des transatlantiques qui font la traversée entre l'Angleterre et la Nouvelle-Ecosse, que les voiliers qui mouillent à presque tous les pays du monde, doivent se réfugier sur la côte durant les tempêtes d'hiver, et il arrive

des moments, où il serait très commode si, un sans-fil apprend qu'un navire est en danger, ces vaisseaux étaient prêts à porter secours. Mais où étaient-ils? Ils ont été quatre mois aux Barbades et à Trinidad. Les officiers et les équipages n'ont-ils pas même concouru à l'ouverture de l'assemblée législative des Barbades?

Maintenant que l'hiver est terminé, ces vaisseaux sont de retour à Halifax. Mais que feront-ils dans l'intérêt de notre défense et de la protection de nos routes maritimes commerciales? Ils sont absolument inutiles. Je ne me demande pas si nous les maintiendrons en service. Non, mais, je veux savoir si, étant donné notre situation financière, nous pouvons affecter assez d'argent au maintien d'une marine qui ne nous rapportera rien pour la défense nationale sur l'Atlantique ou le Pacifique, ni n'assurera la sécurité des routes pour notre marine marchande.

Voilà ce à quoi se résume toute la question. Y a-t-il un Canadien sain d'esprit qui prétende qu'un croiseur, deux contre-torpilleurs et deux sous-marins seraient d'aucune utilité en cas de guerre entre le Canada et—quel pays vais-je nommer?

M. LANCTOT: Il n'y a aucun pays avec lequel nous puissions être en guerre.

M. DUFF: J'abonde dans le sens de mon honorable ami, car nous sommes un peuple paisible et nous ne cherchons pas de prétexte pour déclarer la guerre à aucun pays. Cependant, si la guerre était déclarée, à quoi serviraient ces cinq navires dans la défense de nos côtes, soit sur le Pacifique ou sur l'Atlantique? Comment les diviseriez-vous? Couperiez-vous l'*Aurora* en deux, afin d'en envoyer une partie sur les côtes du Pacifique ou sur le littoral de l'Atlantique? Le ministre nous dit qu'il enverra un contre-torpilleur sur le Pacifique, et qu'il en laissera un sur l'Atlantique. Il pourrait ainsi utiliser les deux contre-torpilleurs de même que les deux sous-marins. Mais quel véritable service un contre-torpilleur et un sous-marin, sur chaque océan, pourraient-ils rendre au pays? Absolument aucun.

Mon argument est le même qu'il a toujours été—si nous ne pouvons dépenser 100 millions une année pour le maintien d'une marine suffisante sur chaque océan, afin qu'elle soit prête à tout événement, ce qui est très improbable, il est donc inutile que nous dépensions deux millions et demi ou même un million et demi pour simplement pouvoir dire que nous avons une marine.

Je ne crois pas nécessaire de discuter plus longuement la question, elle se résume

en un mot. Plusieurs honorables députés se souviennent qu'ils y a deux ans, lorsque nous discutions si nous devions accepter ces cinq navires, le président du conseil privé d'alors, l'honorable M. Rowell, en réponse à mon argument que les navires ne valaient rien pour fins de défense, dit: "Oh, non, ce n'est pas là ce à quoi ils doivent servir. Nous devons les employer à ouvrir des voies commerciales afin que nos navires marchands puissent faire le service en sureté entre l'Atlantique et le Pacifique." Et mon très honorable ami, le leader de l'opposition officielle (M. Meighen), lui-même, a appuyé l'opinion du président du conseil privé.

Personne qui s'y entende en fait de marine oserait dire en Chambre ou à la tribune publique que ces cinq navires peuvent maintenir les voies commerciales, lorsqu'il y a cinquante-sept routes différentes sur les deux océans. Si nous voulons avoir les navires nécessaires à ces fins, votons donc vaillamment, non pas un million et demi, mais 100 millions—si nos moyens le permettent. Il est inutile de ne voter qu'un million et demi; et nous n'avons pas les moyens de voter 100 millions. Alors, pourquoi n'agissons-nous pas comme des hommes d'affaires sages, et, laissant de côté toute politique, ne réglons-nous pas cette question comme des hommes d'affaires? C'est la seule manière convenable d'agir dans cette circonstance.

Je prétends qu'il est inutile de dépenser un million et demi sur ces navires, vu la situation financière du pays, et vu que les autres services nationaux ont grandement besoin de l'aide du Gouvernement et ne peuvent rien obtenir. Cependant, l'ancien gouvernement a demandé au Parlement un crédit naval de deux millions et demi, et, maintenant, le Gouvernement actuel demande un crédit d'un million et demi—deux crédits qui seraient affectés à des fins peu avantageuses pour le pays. C'est là mon argument, et je crois qu'il est irréfutable.

Je vois que tandis que nous réduisons nos dépenses navales, les autres pays font de même. J'ai en mains une dépêche de Londres, disant que le gouvernement britannique a réduit ses dépenses navales à £16,000,000 ou environ 80 millions de dollars.

M. LEWIS: Quel est le montant de leurs prévisions navales aujourd'hui?

M. DUFF: Je n'ai pas ce renseignement.

M. LEWIS: Cette réduction n'a guère de signification, à moins que vous ne sachiez quel était le crédit avant, et ce qu'il est maintenant.

M. DUFF: Je comprends très bien que cette réduction n'est pas considérable comparativement à la dépense navale totale du gouvernement britannique, mais je crois que le fait qu'il y a eu réduction prouve qu'on se rend compte de la nécessité de réduire ces dépenses. Il est certain que si le gouvernement britannique se croit justifiable de faire cette réduction il me semble, comme je le disais il n'y a qu'un instant, qu'étant donnée notre situation, et si nous n'avons pas les moyens de dépenser une somme d'argent qui nous assure un service naval pratique, il ne serait que sage de notre part de réduire nos dépenses navales au minimum.

Je crains vraiment que s'il y a une majorité écrasante du peuple canadien opposée aux dépenses navales considérables, il y a une faible minorité qui ne partage pas cette opinion générale.

Il y a quelques jours, je lisais, dans les journaux, une dépêche de Londres rapportant un discours prononcé par lord Lee, premier lord de l'amirauté britannique, et voici ce que j'y ai trouvé:

> Lord Lee a fait observer que la conférence impériale, après une discussion prolongée, complète et approfondie, des besoins navals de l'empire, a convenu que le maintien d'une marine impériale concernait en commun tout l'empire.

En d'autres termes, lord Lee dit que les délégués à la conférence tenue, à Londres, l'année dernière, avaient convenu "que le maintien d'une marine impériale intéressait en commun tout l'empire". En ce qui me concerne, si les délégués du Canada ont souscrit à cet avis, j'estime qu'ils n'auraient pas dû le faire, sans avoir, au préalable, consulté les représentants du peuple à cette Chambre. La faute était assez grave pour le gouvernement d'alors d'accepter ces cinq navires, sans consulter le Parlement, alors en session, mais il me semble qu'il est pire pour les membres d'aucun gouvernement de s'être rendus en Angleterre et d'avoir convenu avec les représentants britanniques et les délégués des autres dominions qu'ils feraient quelque chose au sujet de la défense navale de l'empire, sans connaître, d'abord, les vues de notre population, par l'entremise de ses représentants au Parlement.

Pour ma part, la déclaration de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Graham) me satisfait assez. Etant donnée que nous avons déjà une espèce d'organisation navale, je crois qu'il n'est peut-être pas très opportun ou même juste

de retrancher entièrement le crédit naval. Je puis comprendre qu'il ne sera peut-être pas dans l'obligation de dépenser le million et demi qu'il demande et je suis d'avis que, dans l'intérêt public, le ministre devrait économiser sur ce crédit tout ce dont il n'aura pas besoin au cours de l'année.

Quant au projet du ministre d'organiser un service d'entraînement pour le service naval, devant durer deux ou trois semaines, chaque année, je dois convenir avec l'honorable représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie), qu'il est impossible de faire des marins dans l'espace de deux ou de trois semaines. L'honorable député a dit, en effet, qu'on gaspillerait l'argent destiné à toute tentative ayant pour but de faire des marins, dans un laps de temps aussi court.

M. MARTELL: L'honorable député considère-t-il qu'il est possible de former un marin à bord d'un de ces navires? Pour suivre l'entraînement voulu, les hommes ne devraient-ils pas voyager à bord de voiliers, de navires à voiles carrées et ainsi de suite?

M. DUFF: Mon honorable ami a raison jusqu'à un certain point, je pense. On ne forme plus maintenant de marins à bord des navires à vapeur, bien que les équipages de ces derniers se composent de matelots habiles et aussi bons que ceux qui sont formés à bord des voiliers à manœuvres de rechange, des goélettes franches ou des goélettes à trois mâts. Toutefois on ne peut faire un marin dans trois semaines. Si l'argument invoqué par l'honorable député de Wellington-Nord vaut, c'est-à-dire qu'on ne peut entraîner un homme pour le service naval, en le gardant durant deux ou trois semaines, dans une salle d'exercice, sur un navire école ou même en l'envoyant deux ou trois semaines sur la mer, soit à bord d'un de ces bateaux patrouilleurs ou à bord d'un de ces contre-torpilleurs, dans ce cas, il me semble que le même argument vaudrait à l'égard de la milice et je ne puis que regretter maintenant que l'on n'ait pas combattu avec plus d'énergie pour obtenir une réduction plus forte du crédit destiné aux exercices annuels de la milice. Si l'on ne peut faire un marin en deux ou trois semaines, on peut faire un soldat dans deux ou trois mois.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député réussirait peut-être, s'il revenait à la charge.

M. DUFF: A faire un soldat ou un matelot?

[M. Duff.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, à obtenir une autre diminution des crédits destinés à la milice.

M. DUFF: Je suis très modeste. Je laisserai l'honorable chef de l'opposition lire entre les lignes; il peut en arriver à ses propres conclusions. Je crois cependant que la proposition faite par le ministre au sujet d'une réserve navale, a une certaine valeur. Pendant la guerre, la marine anglaise comptait parmi ses marins d'élite, soit à bord des navires de combat ou de transports, des hommes qui avaient reçu leur formation dans la réserve navale. Nous nous rappelons tous la conduite héroïque de l'armée anglaise à Gallipoli, et qu'un jour les journaux nous apprirent la décision d'abandonner la péninsule. Nous avons lu le récit palpitant de la façon dont ces troupes, se disputant le terrain pas à pas, réussirent à atteindre le pied de la falaise, et trouvèrent, à leur arrivée sur la grève de Gallipoli, des embarcations prêtes à les conduires à bord du transport. Les marins, des matelots des transports, se trouvaient là sur la rive, et s'occupèrent de l'embarquent des troupes et de leur fourniment. C'est à la réserve navale que fut réservée la tâche d'entasser le matériel sur la grève, et ces marins furent les derniers à s'embarquer. Ces mêmes marins étaient précisément de ceux qui avaient subi leur entraînement dans la réserve navale anglaise du petit dominion de Terre-Neuve.

Donc, si le ministre peut trouver le moyen d'exercer une réserve navale, sans qu'il en coûte trop cher à la nation, l'argent sera dépensé bien à propos. Moi-même, j'ai un projet en tête qui n'entraînerait pas une grosse dépense. Tout le monde se rappelle que pendant la dernière guerre le département de la Milice avait inventé une sorte de machine à faire des saucisses dont on sortait les colonels honoraires à la grosse. Certes je ne demande pas au ministre de la Défense, à cause de cette suggestion, de me créer contre-amiral; mais je lui dirai ceci: Nous avons sur la côte de l'Atlantique et je crois aussi sur la côte du Pacifique, des hommes qui n'ont pour ainsi dire pas besoin d'être exercés et qui s'offriraient volontiers pour former une réserve navale à très peu de frais. Si le projet plaît au ministre, je me charge de trouver dans mon propre comté 5,000 à 10,000 volontaires pour une réserve navale, sur la côte de l'Atlantique. Voilà les hommes qu'on devrait engager; on n'a pas besoin de prendre deux ou trois semaines pour en faire des marins, ils le sont déjà.

Ils naviguent depuis l'âge de douze ou quinze ans; ils ont déjà fait la pêche sur les grands bancs de Terre-Neuve et, pendant la guerre, ils ont bravé les sous-marins dans la baie de Biscaye et dans la Méditerranée, en transportant des vivres aux peuples d'Europe. Voilà les hommes qui, d'après moi, sont prêts à faire soit le travail qu'ils faisaient auparavant, soit n'importe quel service spécial se rapportant à la défense de leur pays. Nous n'avons pas besoin de dépenser beaucoup d'argent, cette année, pour une réserve navale; le ministre devrait aller doucement et élaborer un système convenable et non pas s'empresser de faire d'autres dépenses cette année. Mais si, après mûre réflexion, il trouvait qu'une réserve navale fût nécessaire, je dis que, dans mon propre comté—et on peut en dire autant de beaucoup d'autres comtés de la Nouvelle-Ecosse—on pourrait s'assurer les services de milliers de jeunes volontaires qui seraient heureux de donner deux ou trois semaines par année pour s'exercer afin d'être prêts, le cas échéant, à défendre leur pays.

En terminant, je dirai que je voterai avec plaisir tous les crédits que je jugerai nécessaires pour la défense navale, soit sur la côte de l'Atlantique soit celle du Pacifique. Mais je prétends qu'une dépense de $2,500,000 ou de $1,500,000 pour la défense navale équivaut presque à une perte sèche, alors même qu'on l'intitulerait: Crédit pour le service naval. Faisons preuve de jugement et d'intelligence; examinons la chose du simple point de vue pratique. Puisque nous ne pouvons rien accomplir en fait de défense navale avec $1,500,000 ou $2,500,000, pourquoi passer notre temps à discuter, simplement parce que nous voulons faire un reproche au ministre de la Défense d'avoir diminué son budget? Je dis qu'on devrait l'en féliciter; j'irai même plus loin en disant que, à moins qu'il ne propose un bon système d'après lequel il faudrait consacrer une certaine somme d'argent à l'organisation d'une réserve navale, le ministre e nse présentant plus tard devant la Chambre, aurait l'approbation non seulement des habitants des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, mais du pays tout entier, s'il disait: "Je trouve que ce n'est pas pratique de dépenser de l'argent pour un service naval, de sorte que j'ai décidé de tout supprimer". Tous ses concitoyens l'approuveraient pour avoir fait ce qu'il pensait être juste dans l'intérêt général de la nation.

M. McBRIDE: L'honorable député (M. Duff) a déclaré que l'un des navires achetés par le gouvernement Laurier fut amarré au port d'Halifax et l'autre abandonné à Vancouver par l'ancien Gouvernement, aussitôt son entrée en fonctions. Il a ajouté que si ces navires avaient été maintenus en état de naviguer, ils auraient pu, quand la guerre a éclaté, faire assez de prises pour acquitter les dépenses de la guerre.

M. DUFF: Non, je n'ai pas dit cela.

M. McBRIDE: Si je ne me trompe pas, l'honorable député a dit que ces navires, s'ils avaient été prêts à prendre la mer au moment de la déclaration de la guerre, auraient pu faire assez de prises pour payer les frais de la première année des hostilités.

M. DUFF: Oui, la première année. L'honorable député disait: Toute la guerre.

M. McBRIDE: Puis l'honorable député a ajouté que si une nouvelle guerre éclatait, les cinq navires acceptés par l'ancien gouvernement ne seraient pour ainsi dire d'aucune utilité.

M. DUFF: J'ai dit: Pour les besoins de la défense.

M. McBRIDE: Ces cinq navires dont l'ancien gouvernement a pris possession ne rendraient-ils pas autant de services que les deux autres bateaux de pacotille qui ont été mis au rebut? Soyons francs. Les cinq navires que le Gouvernement a acceptés du gouvernement impérial, s'ils étaient en bon état, contribueraient beaucoup à défendre au moins la côte du Pacifique.

M. DUFF: Vous pouvez les garder pour le littoral du Pacifique.

M. WOODSWORTH: L'honorable député de Wellington-Sud dit n'avoir entendu aucune critique des affaires navales ni des octrois à accorder pour l'entretien de la marine canadienne. Je veux lui dire qu'il existe un courant considérable d'opinion qui n'a pu s'exprimer par certains des journaux de Montréal ou de Toronto qui sont probablement lus par mon honorable ami de Wellington-Sud. J'ajouterai qu'en ce qui regarde ma propre circonscription électorale, je suis venu ici après m'être engagé à supporter le désarmement national. Ce n'est pas chez moi un point de vue personnel, mais bien l'opinion de ceux qui m'ont délégué ici et je suis d'avis que ce que nous pouvons faire de mieux en cette Chambre c'est de tenter d'y représenter l'opinion de nos commettants.

J'avoue parfaitement que la dépense de quelque chose comme un million et demi pour défendre la ligne de côtes du Canada

ressemble fort à une plaisanterie touchant un tel problème. Je comprends très bien que si vous désirez défendre nos côtes il vous faudrait mieux dépenser 100 millions. C'est là un aspect que nous devons envisager: le côté pratique de la chose.

Il est néanmoins un autre aspect que je veux souligner. Nous ne devrions pas nous engager dans d'autres entreprises à ce sujet avant la prochaine conférence impériale et avant qu'on ait décidé quel est en réalité le statut du Canada. Certains d'entre nous sont fermement d'avis que nous ne devrions rien faire qui puisse nous porter vers un impérialisme quelconque et engager notre responsabilité au sujet de choses que nous ne pouvons pas diriger. Beaucoup d'entre nous croient aussi fortement que nous ne devrions pas nous mêler d'aucune manière à des conférences susceptibles de nous engager à des choses dont il nous serait difficile de nous retirer et sur lesquelles nous ne pouvons néanmoins exprimer une décision décisive.

Je ne suis pas certain que nous ayons bien fait d'accepter ces navires de la mère patrie. J'ignore quelle valeur ils peuvent avoir pour notre pays. Je me trouvais à Vancouver quand les navires sont entrés dans la baie des Anglais et je sais comment les journaux ont proclamé cet événement. On a dit que nous avions en réalité le noyau d'une véritable marine canadienne. Les officiers ont reçu et ont été reçus, il y a eu le cérémonial ordinaire, mais, depuis la grande guerre, ces cérémonies impressionnent peu une grande partie du peuple. On a dit ici aujourd'hui que la guerre est finie et, néanmoins, certains députés ont voulu revenir à 1910 et ont proposé que nous mettions à exécution une ligne de conduite tracée à cette époque. Je prétends que nous devrions aujourd'hui examiner le monde avec des yeux différents de ceux de 1910. La guerre nous a certainement enseigné quelque chose et, entre autres, que la préparation à la guerre ne nous garantit pas de la guerre, mais bien que le moyen le plus certain de créer et de maintenir la paix chez les nations c'est de détruire nos marines de guerre et nos armements. Cela peut vous faire sourire. Vous pouvez tourner cette proposition en ridicule, n'importe quel député peut le faire, mais c'est néanmoins de plus en plus l'opinion d'un nombre considérable de gens dans ce pays comme dans les autres.

Maintenant qu'une politique navale a été proclamée à Washington nous commençons à respirer un peu plus librement et nous sentons que nous pouvons mieux nous occuper tranquillement de nos affaires sans tomber sous le coup d'une de ces obligations

[M. Woodsworth.]

financières énormes comme celles qui nous ont écrasés autrefois. Le Canada possède assurément le moyen de réorganiser ses affaires, non d'après l'ancienne base, mais sur une base tout à fait nouvelle.

L'honorable député de Wellington-Sud dit qu'à mesure que le pays grandira et se développera, la marine doit grandir et se développer. C'est tout à fait le point de vue militariste et d'après lequel le militarisme forme une partie essentielle de la vie nationale. En nous plaçant à ce point de vue, nous devons toujours nous attendre à pouvoir nous défendre par la force des armes. Je prétends que ce temps est passé, que le militarisme est discrédité, que la grande guerre mondiale, dans laquelle des dizaines de millions de vies ont été sacrifiées et qui a précipité l'univers en banqueroute, nous a enseigné que la guerre ne sert de rien, que le militarisme est une arme discréditée et que nous devons envisager notre réorganisation nationale d'une façon absolument différente de celle que nous avons jadis adoptée. Mon avis est que nous, Canadiens, très séparés des autres nation et plus libres en ce sens de réorganiser nos affaires que les autres pays, nous commencions de suite à supprimer les dépenses navales et à reconnaître que c'est seulement en cultivant la bonne volonté internationale que nous serons à l'abri des attaques de l'extérieur.

M. MARTELL: Député d'une circonscription où ont été construits les plus grands bâtiments en bois au temps où l'industrie de la construction maritime était à son apogée dans la Nouvelle-Ecosse, je suis bien placé pour féliciter le ministre de l'adoption d'une politique qui redonnera indirectement à notre province sa suprématie sur mer.

Le mot de "floppers" (girouettes) lancé par l'ex-ministre de la Milice (M. Guthrie) m'a amusé à l'égal de notre collègue de Lunenburg (M. Duff). Je suis probablement le plus jeune membre de la Chambre des communes envoyé par les Provinces maritimes. Je n'ai pas de prétention à la vertu, mais je ne voudrais pas mériter l'épithète de girouette politique. Je suis fier de pouvoir dire que j'appuie un ministère libéral, digne successeur de celui que présida le très honorable sir Wilfrid Laurier. J'ai suivi, et tous les miens ont suivi le grand sir Wilfrid Laurier dont on peut dire, comme le poète Tennyson:

"Who never sold the truth to serve the hour,
Nor palter'd with Eternal God for power;
* * * * * * * *
He never shall be shamed
....what ever record leap to light.

Je soutiens aujourd'hui le chef libéral qui a succédé au grand sir Wilfrid dont la politique navale a été en différentes circonstances reconnue la seule bonne. Il ne ressemble pas à l'ex-ministre de la Milice (M. Gutherie) à qui pourrait s'adresser ces paroles de Walter Scott dans "Old Immortality":

Il se plaît à parcourir les lieux anciens et les tombes encore fraîches, pendant que, sans les voir, le fleuve de la vie s'écoule et les fleurs s'épanouissent à ses pieds.

L'honorable membre voudrait sans doute revenir à l'époque qui précéda 1910. En ce temps-là notre collègue raisonnait en sage et possédait la sérénité de conscience qui lui ont permis de soutenir une politique que chacun était heureux et fier de défendre. Mais ce collègue a perdu la paix de l'esprit et le contentement intérieur depuis qu'il a contribué aux décisions vacillantes prises par le gouvernement dont il a fait partie entre 1917 et 1921. C'est ce qui explique pourquoi il cherche aujourd'hui à condamner l'excellent programme apporté par le ministre de la Défense nationale. Il titube, dans ses raisonnements, comme le malheureux terrien qui, encore sous l'influence du mal de mer, s'efforce de donner à ses jambes flageolantes une solidité qui leur manque, en débarquant du vaisseau désemparé qui porta la fortune du parti conservateur entre 1917 et le 6 décembre 1921.

Le Canada n'est pas le seul pays qui réduit ses armements navals et militaires. Notre ami le député de Lunenburg (M. Duff) a rappelé que l'Angleterre elle-même a diminué son budget naval de 80 milions de livres. La confédération australienne a désarmé son cuirassé le *Sydney*, construit pour la défense de l'Australie et dont les Australiens étaient si fiers.

Il y a une clause dans le pacte de la Société des nations qui prévoit le désarmement des peuples. Le Canada n'a pas besoin d'attendre le signal des autres parties de l'empire britannique. Ce pays est en état de mener ses affaires comme il l'entend. Le Canada sera gouverné par les Canadiens. Je suis fier de constater que nous avons un cabinet qui a le courage de ses convictions, un cabinet qui exécutera la volonté du peuple et qui fera en sorte que tous les services, commerciaux, navals et militaires soient conduits avec économie.

(La séance suspendue à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AU PACIFIQUE-CANADIEN

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 5) concernant la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Sur l'article 1er (prorogation de délai pour la construction.)

M. McCONICA: La dernière fois que ce projet de loi fut étudié, j'en étais à discuter l'amendement qu'a présenté l'honorable député de Kindersley (M. Carmichael). Je fais partie du comité des chemins de fer; j'étais absent toutefois pour cause de maladie, le jour où ce bill fut examiné. C'est le seul jour où je me suis absenté depuis l'ouverture de la session. Il est donc à propos que la Chambre me permette d'énoncer mon attitude relativement à cet amendement. Je le répète, l'amendement en question s'applique à six embranchements de la compagnie du Pacifique-Canadien pour lesquels elle a obtenu des chartes; ces voies ferrées se trouvent situées en Saskatchewan et dans l'Alberta. Deux de ces embranchements sont situés dans les limites de la circonscription électorale de Battleford. Je prétends donc qu'il est grandement temps que la compagnie du Pacifique-Canadien se montre disposée à commencer la construction de ces lignes; il est nécessaire que la compagnie prenne des engagements formels à ce sujet. La région que ces embranchements seront appelés à desservir a absolument besoin de ces lignes. Il y a des années, dans certains cas, que ces voies ferrées auraient dû être construites. Les gens se sont établis sur le parcours de la ligne projetée. Cependant, la guerre a éclaté; les travaux ont été remis à plus tard et les colons souffrent de graves inconvénients depuis plusieurs années.

Pour moi, le moment est arrivé où le Canada doit se réveiller de l'état léthargique qui règne à l'heure qu'il est. Si nous voulons développer les ressources du pays, il est grandement temps de nous mettre à l'œuvre. C'est presque une honte qu'en un temps comme celui-ci le chômage existe au Canada.

Il est trop malheureux que nous manquions de chemins de fer en un temps où nous avons besoin de nous développer; quand le monde entier est plongé dans la détresse et a besoin de ce que le Canada peut produire et qu'il y a des gens affamés, sans feu et sans gîte. Nous possé-

dons des ressources naturelles en abondance et de grandes forêts, et cependant, nos moulins sont arrêtés et nos champs sont incultes et pas même labourés. Allons-nous sortir de notre léthargie et nous mettre à l'œuvre? Pour quelle raison les industries sont-elles redevenues florissantes en Belgique? C'est parce que le peuple belge s'est mis à l'œuvre sans délai. Que doit faire le Canada, dans les circonstances? Remettons-nous courageusement à la tâche. Il y aura de l'ouvrage pour tous les habitants du pays qui veulent travailler du moment que les affaires seront bien conduites. Nous n'avons pas d'excuse valable à invoquer pour que le chômage se continue au Canada. C'est un crime de laisser des gens robustes flâner pendant six jours de la semaine. Il y a longtemps que l'on nous a enseigné que l'homme doit travailler pendant six jours chaque semaine pour se reposer de ses travaux le septième, qui est le jour du Seigneur. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela signifie que, pendant six jours, nous devons travailler. Or, l'homme qui ne fait rien pendant les six jours de la semaine viole le commandement de Dieu et de plus, s'il flâne le septième jour, il commet encore un péché puisqu'il continue à violer les commandements le jour du Seigneur. Je soutiens donc que ce commandement assure du travail à tout homme qui en cherche et je ne sache pas qu'il existe un seul autre pays au monde où le travail soit plus abondant qu'au Canada.

Il n'y a pas, à ma connaissance, une seule entreprise industrielle au pays qui soit en meilleur état que le Pacifique-Canadien de procurer du travail aux ouvriers canadiens. La compagnie met en réserve les surplus qu'elle réalise. Cependant les gens de l'Ouest réclament ces embranchements; les journaliers ont besoin de travail et la population en général bénéficiera des sommes qui seront consacrées à l'achèvement de ces différentes entreprises. Commençons donc la construction de ces voies ferrées; la compagnie augmentera le volume de son trafic et le peuple jouira d'un meilleur service. C'est là l'un des moyens de procurer les aliments et les vêtements nécessaires au bien-être de la population canadienne et nos industries retrouveront leur activité. C'est le temps ou jamais de reprendre notre tâche; nous n'avons pas un seul instant à perdre. Si nous restons les bras croisés d'année en année et laissons les choses aller à vau-l'eau, nous serons acculés à la faillite avant longtemps. Le Canada a besoin d'immigration. Cependant, nous voulons que les immigrants qui viendront s'établir au pays trouvent à s'employer utilement. Il est nécessaire que nous développions l'ouest canadien, si nous désirons placer les immigrants que nous attirons ici. Or, la construction des embranchements de chemins de fer constitue un excellent moyen d'atteindre ce but. Nous possédons une surabondance de lignes principales de chemins de fer, mais à quoi serviront-elles si nous ne construisons pas d'embranchements pour les alimenter? Ce sont les embranchements qui amènent le trafic aux lignes principales; voilà ce qui rend profitable l'exploitation des réseaux de chemins de fer. J'espère donc que mes honorables collègues se rendront compte de la sagesse de la politique que je préconise: c'est-à-dire que la compagnie du Pacifique-Canadien pousse les travaux avec vigueur d'ici à une couple d'années et qu'elle débourse des sommes assez rondes pour témoigner de sa bonne foi. La loi des chemins de fer décrète qu'une compagnie doit s'engager à dépenser 15 pour 100 du coût de l'entreprise et c'est là la condition que nous voulons faire insérer par le présent amendement. Je soutiens que notre prétention est raisonnable; car autrement, le bill aurait pour effet d'accorder à la compagnie une prorogation de délai de cinq ans. Or, je doute fort que le Parlement ait l'intention d'accorder à la compagnie un pareil délai.

J'espère donc en toute sincérité que le Parlement verra l'opportunité d'adopter cet amendement.

M. McCREA: Voilà la troisième fois que ce projet de loi est soumis à l'examen de la Chambre. Il fut d'abord examiné par le comité spécial qui a accordé la prorogation de délai reclamée par la compagnie. Je ne vois donc pas bien pour quelle raison mes honorables amis persistent dans leur opposition au bill en discussion. La question, chaque fois qu'elle a été mise sur le tapis, a été discutée pendant tout le temps consacré à l'examen du bill d'intérêt privé dans l'unique but d'obtenir une décision à l'improviste. J'ai foi, moi aussi, dans le développement de notre pays. Cependant, à en juger par les renseignements que j'ai par devers moi—et j'ai tout lieu de croire qu'ils sont exacts—la compagnie du Pacifique-Canadien a sept ou huit embranchements différents en cours de construction dans les provinces de l'Ouest. On a parfaitement raison de vanter la puissante situation financière dans laquelle se trouve cette compagnie; néanmoins, il ne serait guère juste et raisonnable d'exiger qu'elle

mène de front un trop grand nombre d'entreprises. Les honorables députés qui insistent afin que le Parlement adopte l'amendement en discussion, protestent avec énergie contre les tarifs de transport élevés actuellement en vigueur. Ils réclament la diminution des frais de transport. Il est vrai, je le répète, que le Pacifique-Canadien est une compagnie très puissante, et mes honorables amis s'appuient sur ce fait pour affirmer que ce chemin de fer devrait être en mesure de faire exécuter les travaux en question, sous prétexte que l'administration a de fortes sommes disponibles dont elle ne sait que faire. Je ne conteste pas que la compagnie du Pacifique-Canadien dispose de fonds suffisants pour les fins d'exploitation de son réseau. Je ferai observer toutefois, qu'à l'heure actuelle, ni le Pacifique-Canadien ni aucune autre compagnie, peu importe qu'elle soit puissante ou faible, ne consentirait à distraire les sommes affectées aux fins d'exploitation pour employer ces fonds à la construction des embranchements, si l'administration juge sainement la situation. Avant d'entreprendre la construction de nouvelles voies ferrées, la compagnie du Pacifique-Canadien serait obligée de vendre des obligations; or, je n'hésite pas à l'affirmer, il ne se trouve pas ici un seul honorable député, au fait des méthodes financières des grandes compagnies qui refusera d'admettre que la présente époque est des plus critiques dès qu'il s'agit de placer des obligations avec profits. Si le Parlement force la compagnie du Pacifique-Canadien à vendre des obligations aux fins de construire des embranchements, portant intérêt à sept ou huit pour 100 et remboursable dans 20, 30 ou 40 ans, nous imposerions à la compagnie un lourd fardeau dont le poids réagira sur les tarifs de transport. Si mes renseignements sont exacts, la compagnie du Pacifique-Canadien est seule en mesure de construire la voie ferrée que l'on réclame en ce moment. Elle pourrait être contrainte, cela va sans dire, par les chemins de fer nationaux du Canada. Cependant le réseau de l'Etat à mon avis a aujourd'hui plus de voies ferrées sur les bras qu'il n'est en mesure de les exploiter avec profit; je m'oppose donc à consacrer un seul sou à construire des embranchements qui pourraient l'être par d'autres compagnies. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ne demande que la prorogation de délai usitée en pareil cas, c'est-à-dire un délai de deux ans avant de commencer les travaux et un autre délai de cinq ans pour les terminer. Au cas où le marché monétaire s'améliorerait et que la compagnie verrait jour de placer ses obligations avec avantage—ce qui lui permettrait de mener à bonne fin les entreprises en cours de construction—elle profiterait évidemment des circonstances, car j'incline à croire que l'administration du Pacifique désire la construction de cette voie ferrée tout autant que les gens de la région qu'elle desservira.

La situation du marché monétaire toutefois, est telle, que ce serait une politique erronée de la part du Gouvernement de vouloir imposer de nouvelles charges au Pacifique-Canadien ou de n'importe quelle autre compagnie, en les forçant de se procurer de fortes sommes à des taux d'intérêt excessivement élevés.

Dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest et du peuple Canadien en général, qui espèrent et veulent obtenir une diminution des frais de transport, le Parlement devrait laisser aux compagnies de chemins de fer la chance d'attendre l'instant favorable afin d'obtenir les sommes dont elles ont besoin à un taux d'intérêt raisonnable. Les administrateurs du Pacifique ont accompli une œuvre qui constitue une excellente garantie qu'ils ne sont ni des vantards ni des lâcheurs. Nous avons donc l'assurance qu'ils accompliront leur tâche avec avantage du moment que nous leur accorderons une chance raisonnable de le faire. Cela jouerait contre l'intérêt bien entendu des gens de l'Ouest et de la population canadienne en général si le Parlement décidait d'obliger les chemins de fer à placer leurs obligations sur le marché à une époque défavorable. Si les compagnies sont forcées d'acquitter des taux d'intérêt excessifs, le fardeau retombera sur les épaules du peuple en dernier ressort sous forme de tarif de transport plus élevé.

L'hon. M. STEVENS: Je ferai quelques observations touchant le projet de loi en discussion, qui est pour ainsi dire identique et étroitement apparenté, si je puis employer pareille expression avec un autre bill dont le Parlement a disposé ces jours derniers.

Ces deux projets—je fais surtout allusion au projet en discussion—furent à mon avis étudiés et discutés à fond devant le comité des chemins de fer. Loin de moi l'idée de faire la leçon à mes collègues du Parlement; cependant, je ferai observer que puisque le Parlement a constitué des comités nombreux et parfaitement constitués comme ceux des banques et des chemins de fer et canaux pour l'examen des bills d'intérêt privé, il serait à propos, à moins qu'un principe essentiel ne soit en

jeu, que les décisions des comités permanents soient acceptées pour deux principales raisons:

D'abord, parce que c'est devant ce comité que les représentants des intéressés comparaissent. Les rapports indiquent que le comité des chemins de fer a étudié ce bill avec soin. Il a même étudié ces projets d'amendement qui sont présentés, et il a décidé de faire rapport du bill dans sa teneur actuelle ou au moins avec les propositions d'amendements de moindre importance auxquelles le président a fait allusion en lisant le bill. Ensuite, si nous soumettions à la Chambre ces questions qui sont plus ou moins des questions de détail, il lui faudrait toute la preuve en détail et les raisons alléguées en faveur ou à l'encontre de ces propositions, tout comme il les faudrait eu comité. Voilà ce qui devrait se faire, si la Chambre devait être appelée à étudier sérieusement des propositions de moindre importance comme celles-là. Voyons en quoi elles consistent. L'une vise à réduire de deux à un an, et de cinq ans à trois ans, le terme accordé pour commencer et achever les travaux.

Quelques VOIX: Non pas.

L'hon. M. STEVENS: A moins que la Chambre ne soit en état d'entendre toute la preuve, c'est là une question de détail que le comité est plutôt compétent à déterminer, que la Chambre elle-même. Quelle est la situation? L'article de la loi auquel plus d'un député a fait allusion. . .

M. CARMICHAEL: L'honorable député ne parle pas de la proposition d'amendement, il fait allusion à la question de temps, qui n'est pas mentionnée dans le bill.

L'hon. M. STEVENS: J'étais passé de cette question-là à celle des obligations, l'objection de mon honorable ami n'est donc pas fondée.

M. le PRESIDENT: Voici le texte de la partie du bill que l'on demande à retrancher:

. . . si, dans lesdits délais respectifs, lesdites lignes n'ont pas été commencées, ou n'ont pas été achevées et mises en service, les pouvoirs conférés à la compagnie par le Parlement, relativement à la construction, s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet pour ce qui desdites lignes restera alors inachevé.

L'honorable député l'admettra, la question de temps a rapport à cette proposition d'amendement.

L'hon. M. STEVENS: C'est ce que je pensais. En ce qui concerne une proposition d'amendement comme celle-ci, les détails sont plus familiers au comité des chemins de fer qu'à la Chambre. Si la Chambre doit être appelée à déterminer toute question de détail après qu'un bill a été étudié par le comité, il lui faut les mêmes renseignements que ceux qui ont été fournis au comité lui-même. Je reviens à l'émission des obligations. Il y a quelques années, on ajoutait à la loi des chemins de fer un article concernant spécialement la dépense, par rapport à un chemin de fer ou à une ligne d'embranchement, d'une proportion du capital-actions ou du montant des obligations émises par la compagnie. La raison de cet article, c'est qu'il était survenu une véritable épidémie de chartes de chemins de fer. On obtenait une charte et on l'offrait en vente dans le simple but de réaliser quelque bénéfice en argent. Ce trafic de chartes était devenu un véritable fléau. Le Parlement songea, par conséquent, à adopter l'article dont je viens de parler. Depuis quelques années cet état de choses a pour ainsi dire complètement disparu. Il ne reste aujourd'hui que deux grands réseaux, celui de l'Etat et celui du Pacifique, qui absorbent en quelque sorte tous les autres chemins de fer du Canada. La compagnie et les lignes d'embranchement dont il s'agit dépendent du Pacifique. Je n'avais d'abord de critique à faire que sur un point, et le comité l'a réglé. Je m'étais demandé s'il était désirable que le réseau national eût droit de circulation sur une partie de cette ligne. C'est ce à quoi il a été pourvu dans la proposition d'amendement que l'on demande au comité d'adopter. Je crois donc que nous devrions accepter la décision du comité des chemins de fer dans tous les cas où il ne s'agirait pas d'un principe essentiel. Dans le présent cas il s'agit plutôt d'une opinion à exprimer après avoir entendu la preuve que le comité des chemins de fer a eu l'avantage d'entendre.

Je ferai allusion à un autre point. Certains députés ont prétendu que nous devrions traiter les questions de chemins de fer à la lumière des principes qui président aux affaires. C'est ce que l'on répète souvent. Je dirai, à ce propos, que le Pacifique est cité comme une institution idéale au point de vue des affaires, et c'en est une, sans doute. Mais arrêtons-nous un instant à l'étude de ce point.

Le Pacifique-Canadien, avec ses multiples ramifications et ses nombreux prolongements d'année en année, ne saurait fournir les fonds nécessaires à ces travaux l'année même ou une loi l'autorise à les exécuter. Au moment de l'adoption de cette

loi, une grande partie de la saison propice à la construction est déjà écoulée, et il ne serait pas raisonnable, à mon sens—et on l'a toujours cru de demander à une compagnie de commencer ses opérations dans le délai d'un an et de la tenir à cette période de temps restreinte, tout en croyant réellement qu'elle peut se plier à cette condition-là.

Je dois dire que le présent projet de loi est satisfaisant en ce qui concerne la période de temps, l'émission des obligations, car il est bien pourvu à ces deux choses dans la loi générale et dans la manière de procéder qui a constamment été suivie dans le passé. Ainsi, quant à moi, il me répugnerait beaucoup de voter contrairement aux conclusions du comité qui a examiné l'affaire après avoir repassé toutes les dépositions.

M. MARTELL: Au comité des chemins de fer, je ne suis trouvé parmi ceux qui appuyaient le représentant de Comox-et-Alberni (M. Neil) auquel j'ai aussi prêté un concours au comité général, ou que j'approuvais en grande partie ce qu'il demandait. Cependant, la Chambre a déjà repoussé deux fois la proposition de mon honorable ami, et il me semble que, chaque fois, la plupart des députés ont été d'avis d'accorder cette prolongation de délai Pourquoi donc gaspillerions-nous du temps dans des tentatives de retarder l'adoption de ce projet de loi? J'ai entendu discuter le pour et le contre et je n'ai pas encore changé d'avis; néanmoins, tout en n'admettant pas avec le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) que la Chambre doive se guider sur les conclusions du comité des chemins de fer, je crois qu'elle exerce l'autorité souveraine et que nous devons avoir l'occasion de discuter ce projet de loi, si nous le jugeons nécessaire.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami me permet-il de lui couper la parole? J'ai dit que, dans les questions de détail, nous devrions nous guider en grande partie sur les conclusions du comité.

M. MARTELL: D'accord. Cependant, l'amendement du député de Comox-et-Alberni ayant été repoussé deux fois, tout ce que j'ai à dire c'est que, bien que je l'aie appuyé les deux fois, je n'aime pas cette opposition fâcheuse. Vu que la majorité semble approuver le bill, si on exige une division, je changerai d'attitude et je voterai pour l'adoption du projet.

M. GARDINER: Je demande la parole afin d'appuyer l'amendement du député de Kindersley (M. Carmichael). Je ne pense pas que les députés, à moins de connaître par eux-mêmes la situation qui règne dans l'Ouest,puissent se rendre compte de l'importance des communications par voie ferrée pour les colons du Canada occidental. Nous avons dépensé des millions pour attirer l'immigration, et les émigrés qui sont venus au pays ont été dirigés vers l'Ouest et établis sur des terres publiques, parce qu'en supposait et qu'il avait été promis que des communications par les chemins de fer leur seraient données dans un délai raisonnable. Or, je puis d'après ma propre expérience citer dans quelques districts des cas où des gens attendent ces communications depuis dix, quinze ou vingt ans, et ces gens-là, se trouvent à des distances de vingt-cinq à cinquante milles d'une voie ferrée. A quoi sert au pays de dépenser annuellement des millions de dollars pour faire venir de nouveaux immigrants, tandis que des centaines et des milliers de nos anciens colons s'en vont. L'autre jour encore, je recevais d'un habitant de ma circonscription une lettre disant:

> Si j'avais deux millions de boisseaux de blé à transporter à l'élévateur cette année, cela me prendrait soixante jours, à l'automne.

On conçoit aisément que, si un homme doit perdre soixante jours de travail à l'automne, il lui est presque impossible de réussir dans l'agriculture lorsqu'il se trouve loin du chemin de fer.

Je citerai à la Chambre deux cas, survenus dans ma circonscription, où le Pacifique-Canadien n'a pas tenu parole aux gens. Celui qui connait bien la partie méridionale de l'Alberta sait qu'un chemin de fer relie Lethbridge à Manyberries, à l'est. Cette voie était censée se raccorder au Pacifique-Canadien dans la Saskatchewan. Des travaux ont été entrepris aux deux bouts, mais la partie centrale de la ligne n'est pas encore parachevée. C'est en 1916, je crois, que les deux tronçons ont été construits jusqu'à une distance de 28 milles l'un de l'autre; et le terrassement est fait sur une longueur de 14 milles dans l'espace qui les sépare. Il y a 12 à 14 milles de terrassement à terminer et 26 à 28 milles de rails à poser. Les travaux ont été exécutés en 1916, il me semble.

Que les colons, et surtout ceux qui habitent à l'extrémité est de la partie de la ligne qui part de Lethbridge trouvent mauvais qu'on leur fasse payer des frais de transport pour ramener leur grain à Lethbridge et l'acheminer ensuite vers Medicine-Hat, d'où il suit la voie principale du

Pacifique-Canadien, cela se conçoit. De l'autre côté de la frontière de la Saskatchewan, les gens qui font venir le charbon de Lethbridge sont exposés à payer le transport d'entier parcours de Lethbridge à Medicine-Hat et à Swift-Current, puis à venir encore jusqu'à 110 milles de Lethbridge. C'est là un état de choses qui ne devrait pas exister et qu'il est du devoir de la Chambre de mettre à l'étude. La même compagnie s'est déjà fait autoriser à établir une voie ferrée entre Leader, en Saskatchewan, et Pashley, dans l'Alberta. Elle en a construit vingt-cinq milles qu'elle exploite depuis nombre d'années. Il est bon de faire savoir à la Chambre que c'est la compagnie de construction qui fait circuler des trains sur ces 25 milles de chemins de fer, vu qu'elle est encore en possession de la voie, et que cette compagnie de construction n'est autre, si je ne me trompe, que la compagnie du Pacifique-Canadien. Lorsque des cultivateurs de la région veulent faire transporter un wagon de grain sur ces 25 milles de voie ferrée, la compagnie de construction leur fait payer ce service $40 ou $50.

On peut voir par là que les gens de l'Ouest ne sauraient laisser adopter un tel projet de loi sans élever la voix. En fait, plusieurs membres de notre groupe ont été chargés par leurs commettants de protester contre le régime qui a prévalu jusqu'ici. Nous sommes ici pour protester et c'est ce que nous faisons. Le jour n'est pas loin où les compagnies qui viennent solliciter des chartes se verront obligées de déposer des obligations pour qu'on ait l'assurance que les voies ferrées seront construites dans le délai prescrit. Jusqu'à présent, on a peut-être mis un peu trop de complaisance à accorder ces chartes; le moment est venu, ce me semble, où les membres de la Chambre doivent veiller à ce que les compagnies remplissent leurs obligations.

M. CAHILL: L'autre jour, un honorable collègue proposait le renvoi de certain projet de loi au comité des chemins de fer; j'appuyai la motion parce l'amendement avait été proposé à une séance de ce comité et qu'il me semblait juste d'inviter ce dernier à se livrer à un nouvel examen du projet de loi. Aux termes de l'amendement dont il s'agit ici, le projet de loi serait modifié en séance du comité général de la Chambre au lieu d'être renvoyé au comité des chemins de fer. Cet amendement n'est pas dépourvu de valeur. Je me range volontiers à l'avis de ceux de mes honorables collègues de la gauche qui disent que l'article en question permet aux compagnies de chemins de fer d'échapper un peu à la loi. C'est un sujet qui a été également discuté au comité des chemins de fer. Quand le comité eut été saisi de l'autre projet de loi, on me fit remarquer que certains des députés qui le combattaient ne se rendaient pas compte que la disposition spéciale qu'il renfermait était contraire aux prescriptions de la loi des chemins de fer. Il n'en est pas ainsi dans le cas actuel.

Autant que je me rappelle, le comité des chemins de fer n'a pas été saisi de la modification que l'on propose en ce moment. L'article a été expliqué au comité des chemins de fer, et celui-ci a adopté le projet de loi tel qu'il est maintenant conçu, c'est-à-dire avec l'amendement qui donne aux chemins de fer nationaux le droit de faire circuler leurs trains sur certaines parties de la ligne. Si le comité désire modifier la loi des chemins de fer ou insérer dans le bill une disposition pour passer outre aux désirs du Pacifique-Canadien et des chemins de fer nationaux, il lui est tout à fait loisible de le faire soit en séance du comité, soit en séance de la Chambre. Mais, ainsi que l'a fait remarquer le représentant de Vancouver (M. Stevens), les intéressés, c'est-à-dire les compagnies de chemin de fer, ne peuvent venir défendre leur cause sur le parquet de la Chambre, et c'est pourquoi j'appuie le projet de loi tel que rapport en a été fait par le comité des chemins de fer et non tel qu'on désire le faire modifier en séance du comité général de la Chambre.

M. LUCAS: L'alinéa "a" de l'article 1er du projet de loi touche à la circonscription que je représente ici. Au dire de l'honorable député de Vancouver (M. Stevens), il ne s'agit pas ici d'une autorisation nouvelle; mais il ne s'agit pas non plus d'une circonscription où l'on vient d'autoriser l'établissement d'une voie ferrée. J'ai sous les yeux un journal d'Edmonton portant la date du 11 septembre 1913; j'y vois un titre dont je vais donner lecture pour qu'on se fasse une idée des espérances trompeuses dont on nourri les habitants de cette circonscription relativement à la voie ferrée en question. Ce titre, le voici:

On doit commencer immédiatement la construction de la ligne Bruderheim-Whitford Lake.

Or, la compagnie du Pacifique-Canadien se présente aujourd'hui devant le Parlement pour solliciter une prorogation de délai.

La nouvelle publiée par ce journal se rapporte au Nord-Canadien qui avait déjà la

charte. Cependant, vu l'état de finances subséquent de cette compagnie, elle n'a pu continuer son exploitation et le Gouvernement a acquis ses lignes. Le Pacifique-Canadien est alors intervenu et a obtenu une charte pour ce territoire. Comme le Nord-Canadien avait obtenu la charte en premier, et afin d'obvier à une double construction, un article fut inséré dans la charte du Pacifique-Canadien en vertu duquel le Nord-Canadien jouirait de certains droits de parcours. Cet article est ainsi libellé:

Toutefois, dans le but d'éviter la duplication de la construction de cette partie de la ligne à l'ouest de Lloydminster, l'approbation de la carte routière peut être subordonnée à la construction ou à l'exploitation en commun par cette compagnie et la compagnie de chemin de fer Canadian Northern, aux conditions qui doivent être agréées par les compagnies ou arrêtées par la commission des chemins de fer du Canada.

L'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) a voulu convaincre le comité, ce soir, que la raison pour laquelle ces voies ferrées n'étaient pas construites était due à la situation financière. J'ai ici, monsieur le président, un extrait en date du 1er mars 1920, dans lequel nous lisons la déclaration suivante de M. D. C. Coleman, de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien:

Les compagnies de chemins de fer s'inquiètent vivement, à l'heure actuelle, de la possibilité d'un manque de construction convenable et de main-d'œuvre de la voie l'année prochaine, mais si nous pouvons nous procurer suffisamment de travailleurs, nous avons l'intention de commencer la construction au nord-ouest de Cutknife au cours de cette année.

Il n'a pas parlé des embarras d'argent, mais seulement du travail. Je suis d'avis que la situation ouvrière du pays aujourd'hui, donnerait amplement raison aux chemins de fer de commencer les travaux aussitôt que possible.

Je reviens à l'article qui accorde aux chemins de fer nationaux et au Pacifique-Canadiens des droits de parcours en commun. Je prétends que c'est l'un des motifs pour lesquels le Pacifique-Canadien a retardé la construction de cette ligne. J'ai devant moi un article de l'*Edmonton Bulletin*, en date du 14 février 1921, commentant quelques observations de M. Coleman. Voici:

Ce qui s'oppose à l'achèvement des travaux de la division de Cutknife, d'après les explications de M. Coleman, est que le Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux ne se sont pas entendus sur la demande de ces derniers relativement aux droits de parcours entre Lloydminster et le lac Whitford. On a fait remarquer à M. Coleman l'importance de la construction de cette division pour les habitants de ce territoire. M. Coleman a promis que tout serait mis en œuvre pour leur donner satisfaction.

Je suis heureux que cette objection ait été écartée. La commission des chemins de fer a rendu sa décision, et si l'affaire ne peut être réglée d'une manière satisfaisante, elle peut être soumise à l'arbitrage et, en dernier ressort, réglée par les commissaires des chemins de fer.

Dans ma circonscription, les cultivateurs voiturent leur grain sur des distances de 25 à 30 milles, et presque tous les membres de la gauche ont été priés d'appuyer cette question. Je suis au courant des difficultés auxquelles les cultivateurs sont en butte. Ils habitent l'une des plus fertiles régions agricoles de l'Alberta. Le Pacifique-Canadien reconnaît lui-même qu'il n'y aurait pas de pertes sur cette ligne et qu'elle serait rémunératrice dès le début.

Loin de moi l'idée de morigéner le Pacifique-Canadien. Nous devons tous être fiers de son passé. Il a sans doute rendu de grands services au Canada, mais d'un autre côté, je suis d'avis qu'il en a été largement récompensé.

Maintenant, il demande cette charte. Il y a toujours deux aspects dans une affaire. Si le pays, par l'intermédiaire de ses représentants, accorde à cette compagnie le droit exclusif, durant un certain nombre d'années, de construire cette ligne, une autre compagnie pourra se présenter le lendemain que cette charte aura été donnée, offrant de construire elle-même une voie ferrée sur ce territoire. Le Pacifique-Canadien s'y opposerait alors, en prétextant que nous sommes liés par la charte que nous lui aurons accordée. Je suis d'opinion que si la compagnie reçoit une charte exclusive pour un certain nombre d'années, nous devrions lui imposer une garantie la forçant d'entreprendre les travaux.

A mes yeux, l'amendement est fort raisonnable. Il ne fixe pas de délai, mais demande simplement à la compagnie si elle est de bonne foi, et si elle commencera les travaux dans un temps déterminé et y affectera une somme d'argent suffisante. C'est donc avec plaisir que j'appuie l'amendement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

L'article est adopté.

Il est fait rapport du projet de loi.

2e LECTURE

De six projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 86), tendant à faire droit à Edwin Dixon Weir.

Le 2e (bill n° 87), tendant à faire droit à Henry James Bristol.

Le 3e (bill n° 88), tendant à faire droit à Florant Brys.

Le 4e (bill n° 89), tendant à faire droit à Catherine Rudd.

Le 5e (bill n° 90), tendant à faire droit à Norman Edward Harris.

Le 6e (bill n° 91), tendant à faire droit à Maria Amy Drury.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Service naval—Entretien de la marine royale canadienne, $1,500,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, au cours du débat de vendredi dernier, j'ai fait quelques brefs commentaires sur les projets navals du Gouvernement, leur objet et leur étendue, et je m'en tiens aux sentiments que j'ai exprimés alors, bien qu'ils aient suivi immédiatement le discours du ministre. Le ministre fait aujourd'hui des modifications, assez importantes, étant donné par rapport aux principes qu'il a énoncés vendredi; mais pas très importants quant à la portée et au but de sa politique. Je crains que le Gouvernement n'ait constaté que fort peu d'enthousiasme chez les honorables députés, tant lors du débat de l'autre jour, que ce soir, relativement à ses projets navals. Parmi ceux qui ont parlé, d'aucuns sont d'avis que l'argent voté, de même que les projets auxquels le Gouvernement veut affectuer ce crédit, ne sauraient obtenir les résultats désirés. D'autres s'y opposent parce qu'ils prétendent que nous ne devons rien faire. Il n'y a qu'un point sur lequel il y ait unanimité, et c'est que l'argent dépensé selon les projets du Gouvernement sera gaspillé.

Afin de bien comprendre la question, il n'est pas nécessaire d'avoir à l'esprit l'historique de la discussion parlementaire et de la discussion publique de ces dernières années. Le Gouvernement n'a pas revu cette discussion, bien qu'à mon sens, il eut dû le faire. Mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) l'a fait en quelque sorte, et il l'a fait à sa manière. Je l'ai écouté avec intérêt, et quelques-unes de ses observations ont été vraiment remarquables. En l'écoutant, je pensais que s'il n'avait pas été tellement imbu du fol esprit de parti, il eut fait preuve de bon sens à ce sujet, et il eut pu gagner son point.

La question s'est posée en Chambre pour la première fois au cours de la session de 1909, alors que sir George Foster, maintenant du sénat, avait proposé une résolution. Je n'analyserai pas le débat car je ne désire pas parler longuement. Il me suffit de dire que, étant donné l'état de choses, plus ou moins grave, qui existait alors, l'on a cru des deux côtés, que l'unanimité s'imposait au prix de quelque sacrifice de part et d'autres pour atteindre le but désiré, et la décision unanime fut consignée dans une résolution que je ne lirai pas en ce moment, mais à laquelle je renvoie mes honorables amis. Elle se trouve dans le 2e volume du Hansard, à la page 3769. Cette résolution, en résumé, disait que le Canada se rendait compte de son obligation croissante de prendre part à la défense commune de l'empire, qu'un système de contribution périodique et régulière à une marine centrale n'était pas le meilleur système à adopter en permanence; mais que la Chambre approuverait la création—la prompte création—d'un service naval canadien répondant aux besoins et aux fins de la résolution. Cette résolution fut adoptée à l'unanimité. L'année suivante, le gouvernement proposait en Parlement une loi concernant le service naval—loi pourvoyant à l'établissement d'un service naval. Les prévisions budgétaires à cette fin s'élevèrent, à 3 millions selon le chiffre indiqué, je pense, par mon honorable ami de Lunenburg. L'opposition la combattit, alléguant que la situation était de plus en plus dangereuse; qu'il était évident que nous ne pouvions pas, aux termes de cette loi, organiser un effectif naval, ni construire une flotte, ici, en Canada, tel que le voulait la loi, en temps pour faire face à la situation mondiale qui devenait imminente. L'opposition proposa donc qu'au lieu d'adopter ce programme naval à ce moment—sans s'y opposer nullement, du moins son leader ne s'y opposa pas, comme juste principe de politique permanente—au lieu de dépenser notre argent de cette manière, dans ces conditions, nous devrions plutôt l'employer en secours direct, afin que le Canada put véritablement venir en aide à l'empire dans la situation difficile que l'on sentait peu éloignée.

Le Parlement adopta le projet de loi ministériel. Je comprends que le Gouvernement publia des avis d'adjudication pour la construction des navires. J'ignore la date des annonces publiées à cette fin, mais ce fut, je crois, au cours du mois de juillet 1910, car le projet de loi fut adopté au commencement de cette année-là; mais l'élection général eut lieu le 21 septembre 1911, et l'on n'avait accepté aucune soumission. En un mot, on ne fit que gagner du temps, jusqu'au jour de l'élection. Après l'élection, une conférence impériale se réunit: des représentants du Canada y participèrent. L'amirauté exposa à la conférence

certains faits tendant à démontrer la nécessité pour l'empire tout entier de s'armer suffisamment du point de vue de la défense navale.

L'hon. M. CRERAR: Quelle année était-ce?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était en 1912. L'amirauté fit connaître, en outre, aux représentants du Canada et à ceux de l'empire certains faits supplémentaires qu'elle ne crut pas devoir rendre publics, mais qu'elle révéla au chef de l'opposition d'alors. Tenant compte de ces faits—basés sur le mémoire publié ainsi que sur les détails non révélés—le Gouvernement en vint à la conclusion que la seule chose qu'on pourrait faire qui, en toute probabilité, serait efficace, serait d'ajouter à la marine centrale une force suffisante pour faire face à l'éventualité que l'on appréhendait, hélas, que trop clairement. Même à cette époque, personne ne prétendait que la guerre sur le point d'éclater, se déclarerait, ou qu'elle était, de toute façon, inévitable. Néanmoins, l'attitude de l'Allemagne était telle qu'il y avait lieu de redouter le péril dans un avenir rapproché. C'est pourquoi le Gouvernement demanda au Parlement de lui voter les fonds nécessaires à la construction de trois navires de premier rang, le Dominion canadien devant rester propriétaire de ces vaisseaux et ceux-ci devant être mis à la disposition de l'amirauté anglaise, à la condition que le Dominion canadien pourrait les rappeler, en tout temps, pour accroître son effectif de combat. Il proposa qu'entre temps—alors que nous encourûmes cette dépense qu'on a calculé représenter de 30 à 40 millions de dollars environ—on remît à plus tard toute décision définie en vue de l'établissement d'un service naval canadien. Nous prîmes cette attitude. Je ne faisais pas partie de l'administration, mais le Gouvernement en agit ainsi, pensant que c'était le seul moyen de prêter l'aide suffisante, en temps utile; mais jamais le chef du Gouvernement, au cours de sa carrière publique, ne s'est déclaré hostile à la création d'un service naval canadien, à titre de politique permanente pour ce pays.

L'opposition d'alors combattit cette mesure; elle proposa un amendement—sir Wilfrid Laurier lui-même le proposa—qui, basé sur la résolution de 1909, reconnaissait franchement notre responsabilité et notre obligation morale au point de vue de la coopération à la défense navale; toutefois les termes de cet amendement différaient de ceux de la proposition ministérielle en ce sens et qui demandait plutôt la création de deux escadres—l'un, sur l'Atlantique et l'autre, sur le Pacifique, d'après la loi du service naval de 1910, remplissait ainsi, à leur sens, les obligations du Canada.

Les arguments contre cette contre-proposition sont ceux que j'ai très brièvement exposés, c'est-à-dire, qu'on ne pouvait pas faire cela, qu'on ne pourrait pas entraîner les marins et qu'on ne pourrait pas ainsi qu'il était décrété, construire ces navires assez tôt pour faire face au danger que l'on pressentait. Les Communes acceptèrent le programme ministériel, mais le Sénat refusa d'y souscrire. Ce débat eut lieu en 1913; il fut peut-être, à maints égards, le plus important dont les annales de ce Parlement fassent mention. En 1914, l'année suivante, la guerre éclata. Je ne tire aucun orgueil de l'attitude que le Gouvernement suivit, car la guerre en a confirmé la justesse. Si la guerre n'eût jamais éclaté, on n'aurait pas mis en doute ni la sincérité ni la manière de voir de l'administration. La vérité, c'est que la guerre éclata et que si nous avions commencé, en 1910 même, la création d'un service naval, de l'avis de tous ceux dont l'opinion fait autorité dans ces questions, vu l'expérience qu'ils en ont, nous n'aurions pu obtenir un service efficace, à la déclaration des hostilités. Il nous eut été encore bien moins facile de le faire, si nous avions commencé en 1912 ou 1914. Quoiqu'il en soit, c'est ainsi que nous sommes entrés dans la lutte.

L'incident suivant qui se produisit et qui avait son importance surgit, je crois, au cours de l'année de 1918. Je n'omets rien à dessein. Je ne me rappelle pas qu'il soit survenu de développement important dans l'intervalle. En 1918, la question fut soumise, de nouveau, à la conférence impériale. Cette année-là, l'amirauté présenta un mémoire que je n'ai pas vu récemment, mais qui, sans doute, fait partie des archives de cette Chambre, faisant voir le grand avantage tant au point de vue stratégique, qu'au point de vue économique d'une flotte centralisée.

Toutefois, les représentants des dominions d'outre-mer trouvèrent qu'il était difficile d'accepter les conclusions de l'Amirauté et de les mettre en pratique chez eux, à cause de l'esprit qui y régnait, et, conséquemment, sir Robert Borden, premier ministre du Canada, présente à la conférence, au nom des représentants des dominions d'outre-mer, un mémorandum exposant leurs conclusions. Nous le trouvons dans le compte-rendu officiel de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1921. Il avait probablement été publié avant cela,

mais je l'ai cité moi-même au cours du discours que j'ai fait ce jour-là. On discutait alors l'attitude que je devrais prendre comme représentant du Canada à la prochaine conférence. Le document a assez d'importance pour que j'en donne lecture. Il se trouve à la page 2695 et est ainsi conçu:

Les ministres du Dominion, ayant examiné le mémorandum de l'amirauté, en date du 17 mai 1918, sur la défense navale de l'Empire britannique que l'on a fait circuler à la conférence impériale de guerre de 1918, soumettent les conclusions et les observations suivantes:

1. Les propositions d'avoir en tout temps une seule marine, dépendant de l'autorité britannique contenues dans le mémoire de l'amirauté, ne sont pas considérées comme pratiques.

2. Au seul point de vue de la stratégie navale, les raisons que l'on a données pour l'établissement d'une seule marine pour l'empire, dépendant de l'autorité britannique sont fort discutables. L'expérience de la guerre a prouvé qu'en temps de guerre, la marine d'un Dominion (e.g. celle de l'Australie) peut coopérer très efficacement comme partie d'une marine réunie sous une direction et un commandement uniques établis après la déclaration de la guerre.

3. Il est parfaitement reconnu que la nature de la construction, de l'armement et de l'équipement, les méthodes et les principes d'entraînement, d'administration et d'organisation, devraient être les mêmes dans toutes les marines de l'empire. Ce programme a déjà été suivi dans les dominions qui ont constitué des forces navales.

4. A ces fins, les dominions seraient heureux de recevoir un représentant de l'amirauté qui aurait la compétence requise et qui à raison de sa compétence et de son expérience serait parfaitement apte à aviser les autorités des dominions sur ces questions.

5. Comme les dominions en viendront à développer considérablement leurs forces navales, il serait peut-être nécessaire d'examiner ensuite la question d'établir, pour fins de guerre, quelque autorité navale suprême où chaque dominion serait représenté de manière adéquate.

Cette note, fut, comme je l'ai dit, présentée au nom des dominions d'outre-mer. Comme la guerre n'était pas encore terminée, aucune décision définitive ne fut prise. Il y a eu un an, l'automne dernier, le premier ministre de Grande-Bretagne proposa une nouvelle conférence impériale, ou plutôt une conférence des premiers ministres. L'invitation transmise par télégraphe suggérait certains sujets, y compris la question du renouvellement du traité avec le Japon et autres questions touchant la politique extérieure. Plus tard, le premier ministre de Grande-Bretagne proposa d'ajouter d'autre sujets, celui de la défense navale, militaire et aérienne. L'invitation du premier ministre fut acceptée.

Un débat eut lieu à la Chambre le 27 avril 1921, le gouvernement ayant fixé un jour pour que les députés puissent exprimer librement leurs vues sur la ligne de conduite que les représentants du Canada devaient tenir durant la conférence. Au cours de ce débat, on fit allusion au mémorandum dont j'ai donné lecture; et dont les conditions avaient été, au retour de nos représentants en 1918, communiquées à la Chambre; or, si ma mémoire ne me fait pas défaut, personne à ce moment là ne critiqua. Dans ce même débat, il fut question de la défense navale, militaire et aérienne. Le chef de l'opposition, à cette époque, (M. Mackenzie King) déposa une motion, ordonnant au représentant du Canada de ne s'engager en aucune façon à de nouvelles dépenses navales ou militaires. Cette résolution fut combattue par le Gouvernement, parce que, étant donné le but et le caractère de l'assemblée, il n'était pas logique de donner de semblables instructions; et que si les autres pays adoptaient le même principe, c'est-à-dire si leurs représentants devaient avoir pieds et poings liés à l'avance, la conférence n'aurait plus aucune utilité. La proposition fut rejetée. Au cours du débat, j'ai bien fait remarquer qu'on ne pourrait pas discuter d'une façon effective la question navale à cette conférence, d'abord, parce que j'étais sous l'impression qu'il s'agissait d'une conférence des premiers ministres, semblable au cabinet impérial de guerre qui avait tenu conseil pendant la guerre, et que les questions navales étaient plutôt discutées aux conférences impériales proprement dites, alors qu'on passe en revue tout ce qui, du point de vue domestique, intéresse les dominions. J'ai ajouté—et j'ai insisté maintes fois sur ce point—que les nations de l'univers, tout en tâtonnant en quelque sorte, essayaient néanmoins, d'en venir à une entente qui pourrait atténuer le fardeau universel des armements.

Et je sentais que jusqu'à ce que ces efforts aient porté leur fruit et que nous sachions ce que représenteraient les responsabilités totales de notre Empire, nous ne pouvions pas discuter avantageusement la question de la défense navale. Au cours de cette conférence—bien que je ne sois pas libre d'en relater les discussions, je puis du moins donner les conclusions de ces discussions, je puis du moins donner les conclusions de ces discussions telles qu'on les trouve au document déposé devant la Chambre—nous en sommes venus à une résolution qui, si je puis le dire, représente bien les sentiments que j'ai exprimés au cours du débat du 27 avril dernier. J'ai lu cette résolution à la Chambre vendredi dernier. Elle s'applique si bien que nous devrions

la lire de nouveau. Voici en quels termes elle est couchée:

Tout en reconnaissant la nécessité de la coopération entre les diverses parties de l'empire pour assurer une défense navale essentielle à sa sécurité, et tout en comprenant que le pied d'égalité avec les forces navales de toute autre puissance constitue le minimum nécessaire à cette fin, cette conférence est d'avis que la méthode et les dépenses de cette coopération sont des questions qui dépendent en dernier ressort des divers parlements intéressés, et que toutes recommandations à cet égard devraient être renvoyées après la prochaine conférence du désarmement.

Avant l'adoption de cette résolution il y eut un long débat touchant le renouvellement du traité anglo-japonais. Je puis faire allusion à une conséquence partielle de ce traité. Peut-être ne devrais-je pas employer le terme "conséquence". Je dirai simplement qu'à la suite du débat, ou après le débat, comme vous voudrez, il arriva une invitation du président Harding à la conférence du désarmement. La Grande-Bretagne accepta cette invitation avec empressement et la conférence elle-même l'accueillit avec grande satisfaction. Conséquemment la conférence du désarmement avait été arrangée et c'est ainsi qu'on créait un mécanisme susceptible de contenter les profonds désirs des puissances qui croient qu'on peut en venir à une diminution des armements.

Il n'est pas mal à propos de dire ici que nos discussions ne nous mènent à rien si nous exprimons simplement une aspiration, un vague désir et un platonique espoir que les nations cessent de se battre pour recourir à l'arbitrage de leurs droits. Nous n'avançons nullement vers la réduction des armements en nous contentant de déposer nos armes et de nous mettre à la merci de ceux qui ne désarment pas. La nation sensée, la nation sage, celle qui mérite ce nom, cherche par tous les moyens en son pouvoir à s'entendre avec les autres nations du monde afin de rendre possible, en autant que cela est compatible avec sa propre sécurité, la réduction des armements de défense et de supporter courageusement ensuite le fardeau ainsi réduit. C'est là la ligne de conduite suivie par l'Empire. Et j'irai jusqu'à dire que, de toutes les nations de l'univers, celles d'aujourd'hui comme celle d'hier, aucune ne s'est efforcée autant que la Grande-Bretagne d'arriver à ce résultat si désiré. Elle l'a fait avant la guerre et depuis la guerre. Et de toutes les nations de l'Empire aucune n'a contribué plus sincèrement, plus ardemment et, je le dis sans idée de nous vanter, plus effectivement que le Canada ne l'a fait à aider l'Empire à atteindre ce but.

La conférence du désarmement de Washington marque la plus grande étape que les puissances du monde aient accomplie vers le désarmement. Un résultat de cette conférence a été de rendre possible ce que le ministre (M. Graham) a décrit dans son discours de vendredi dernier. La Grande-Bretagne peut réduire le nombre de ses vaisseaux de ligne de vingt-trois ou vingt-quatre unités, je crois, et les Etats-Unis peuvent abandonner des projets de construction navale en même temps que des navires de ligne en voie de construction. En mettant certains navires au rancart elle peut, je crois, réduire sa force en navires de ligne de vingt-huit unités. Les trois grandes puissances navales du monde, l'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon—et si je ne parle pas de la France ce n'est pas parce qu'elle n'est pas une grande puissance, mais parce que sa position a été très affaiblie par la guerre, chose que nous regrettons tous profondément—ces trois puissances, dis-je, en sont venues à une entente définitive quant à la proportion des unités, ce qui forme le fond la caractéristique même de l'arrangement survenu, cette proportion étant de cinq, cinq et trois en navires de ligne ou grosses unités; le complément ou ce qu'on peut nommer des navires auxiliaires étant proportionné au nombre des navires de premier rang de chaque puissance. C'est cela que la conférence du désarmement a rendu possible et, en conséquence, nous savons à présent ce qui reste à faire à l'Empire, ses obligations totales en matière de défense navales. Nous savons jusqu'à quel point nous devons aller et ce que nous ne pouvons pas dépasser. Conséquemment, nous sommes en posession des faits, pour déterminer quels sont les devoirs du Dominion dans les circonstances et quelle ligne de conduite il devrait suivre.

Or la question se pose: Quel est notre devoir? Quelle est notre obligation? Je prétends, tout d'abord, que nous avons une obligation.

J'ignore si ce fait a été mis en doute. Si quelqu'un a un doute aujourd'hui, je ne me souviens pas qu'on en ait exprimé un en avril 1909. La résolution votée unanimement cette année-là reconnaissait l'obligation appartenant au Canada. Le texte de la résolution débutait en posant l'existence de cette obligation.

Toutefois, ces résolutions sont inutiles pour nous convaincre de nos obligations. Du mement qu'on bénéficie d'un service il s'ensuit qu'on doit contribuer aux frais nécessaires puor le maintien de ce service. Personne ne contestera que la marine bri-

tannique nous a protégés depuis les commencements de notre histoire.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a reconnu cet après-midi que durant la dernière guerre il n'a éprouvé aucune crainte, comme habitant des côtes de l'Atlantique. Je suis resté, dit-il, tranquillement assis sous ma vérandah sans crainte de personne. Et pourquoi? L'honorable membre le sait bien. C'est parce que lui, comme tous nos concitoyens, comme plusieurs gens indépendants de la couronne britannique avaient confiance dans la puissance de la flotte anglaise.

En grandissant, le Canada n'a rien fait pour contribuer à sa défense sur mer. Nous avons accepté les conséquences de cette situation, sentant bien que nous devions en supporter une partie des frais. Mais cette intuition n'était pas suffisante pour amener aucun résultat. Nous avons compris de plus en plus la nécessité d'agir et cette nécessité a pris une forme concrète dans la résolution adoptée unanimement par la Chambre en 1909. Nous reconnaissons l'obligation où nous sommes. Nous ne la reconnaissons pas comme une obligation contractuelle; elle n'a jamais eu ce caractère; elle ne l'a pas non plus aujourd'hui. Nous l'admettons comme une obligation morale.

Le choix du mode d'exécution de cette obligation, soit en créant une marine canadienne pour coopérer avec la marine anglaise, soit en fournissant une part des fonds nécessaire à l'entretien de la marine impériale, ce choix, dis-je, appartient aux contribuables canadiens par l'entremise des Chambres, après étude et consultation. Le choix des moyens nous appartient; l'importance de notre collaboration sera aussi fixée par nous; il en a toujours été ainsi; il en est de même aujourd'hui.

On a différé sur le choix des moyens; les partis ce sont divisés sur cette question mais tous les Canadiens dignes de ce nom, et sans distinction de partis, ont été d'accord pour reconnaître l'obligation elle-même.

Et maintenant, j'affirme que si cette obligation existe et si le pays refuse de l'exécuter il s'attire un discrédit qui rejaillit sur nous et sur nos enfants. Le peuple qui se conduit en poltron et en parasite abaisse le niveau moral des individus qui le compose et déchoit dans l'estime des autres nations du monde. Sans l'imminence de la guerre que tout le monde croyait proche, il est probable que les partis en fussent arrivés sans trop de discussion à une décision sur la vraie politique navale à adopter. La croyance en une guerre prochaine et sa conséquence sur l'opinion des partis ont eu pour effet d'empêcher l'accord nécessaire à l'adoption d'une politique navale. Maintenant que la guerre est finie et que nous pouvons poser les bases d'une politique permanente, nos divisions n'ont plus leur raison d'être.

Nous avons donc passé les moments de péril qui nous menaçaient; mais peut-on jurer que le danger ne reviendra pas?

Nous avons vu l'Angleterre se charger des obligations que l'on connaît; nous avons vu les Etats-Unis, avant la conférence de Washington, adopter un programme naval supérieur à ceux de toutes les nations du monde; nous voyons même la France aujourd'hui, par les journaux de ce soir, qui a déposé un programme de constructions navales dépassant de $69,000,000 son programme de l'année dernière. Pouvons-nous croire, devant ces faits, qu'un ordre social nouveau va être établi, et que nous pouvons nous croiser les bras, dans la certitude que la guerre ne reviendra plus?

Le pays a pour devoir aujourd'hui de trouver un moyen de remplir ses obligations raisonnables conformément aux conditions actuelles et la question que doit décider le comité est de savoir si oui ou non les projets du Gouvernement remplissent cette obligation. Je me propose de m'en assurer très brièvement.

Il est nécessaire de dire dès le début, qu'après la guerre, en 1920, les navires que nous avions pendant la guerre étaient manifestement impropres à tout service. Je ne veux pas entrer dans une controverse en ce moment sur la valeur de ces navires qu'on a achetés en 1910—le *Niobé* et le *Rainbow*. Ce serait conforme toutefois à mon raisonnement de pouvoir supposer qu'ils avaient alors quelque valeur mais ils ne pouvaient avoir de valeur en 1920 ou même longtemps avant cette année —c'est-à-dire qu'ils n'étaient d'aucune valeur pratique comme noyau d'une marine, et même d'aucune valeur pour en faire des navires-écoles. De sorte qu'en écartant les points de controverse qui n'ont pas de rapport avec ce que nous discutons maintenant, arrivons à 1920. Sachant que nous devions nécessairement commencer quelques exercices navals, sachant ce que faisaient les autres dominions, sachant ce que faisait la métropole, nous avons accepté de la Grande-Bretagne un cadeau non pas de navires démodés, mais de bâtiments chauffés au pétrole du type le plus moderne. Nous avons accepté l'*Aurora*, construit

en 1914, un croiseur chauffé au pétrole; puis nous avons accepté deux contre-torpilleurs chauffés au pétrole construits en 1916 et deux sous-marins construits la même année ou plus tard.

Je ne dis pas qu'il y a eu une entente expresse avec l'Angleterre, mais nous avons de notre propre mouvement adopté pour politique d'utiliser ces navires et de les employer pour exercer le mieux que nous pouvions les effectifs d'une marine pour le pays. Nous en avons décidé ainsi parce que nous nous rendions compte que le moment viendrait soit par l'entremise de la Société des nations soit autrement où les grandes puissances seraient en état de consentir à une réduction des armements et sauraient quelles étaient les obligations des différentes nations.

Nous avons commencé ainsi, nous avons complété l'armement de ces navires et nous avons procédé aux travaux d'entraînement de notre jeune marine. L'honorable député de Lunenburg s'efforce de tourner en dérision cette marine. Il dit: "De quel usage ont été ces navires pour garder nos mers? Ils ont fait un voyage par le canal de Panama et ont croisé sur la côte ouest du Canada. Ils n'ont pas gardé du tout nos côtes." Il semble qu'on les a utilisés seulement pour des voyages de plaisir à l'avantage des matelots ou pour servir de spectacle à notre population.

Mais laissez-moi dire à l'honorable député de Lunenburg que les côtes doivent être gardés quand ils sont attaqués. Les matelots doivent être exercés sur leurs navires quand il n'y a pas d'attaque—il faut les entraîner en temps de paix pour faire face au péril quand il viendra. L'honorable député pense-t-il que la marine royale anglaise se promène autour des Iles-Britanniques attendant que quelque navire ennemi tire un coup de canon? Est-ce que la marine des Etats-Unis est ancrée à une courte distance du rivage faisant la garde, les navires à quelques encâblures les uns des autres, de peur que des navires ennemis ne se dirigent vers leurs côtes? Ce n'est pas ce que fait leur marine. Ces marines ont fait exactement comme le nôtre. Elles ont exercé leurs matelots, elles ont manœuvré, elles se sont rendues dans différentes parties du monde. La marine des Etats-Unis a fait cela; la marine royale le fait continuellement. Je le dis sans avoir consulté les pièces officielles depuis quelque temps, mais je le dis avec beaucoup de confiance: ce que nous avons fait était recommandé comme un moyen efficace d'atteindre le but d'une marine.

M. DUFF: Mon très honorable ami veut-il me permettre une question puisqu'il semble s'adresser à moi? Toute la marine britannique et toute la marine des Etats-Unis abandonnent-elles respectivement les côtes des Iles-Britanniques et celles des Etats-Unis et parcourent-elles le monde?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne le sais pas.

M. DUFF: N'est-ce pas ce qu'a fait la marine canadienne?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis bien sûr que la flotte anglaise le fait plus souvent que la nôtre. Ces vaisseaux que nous avons acceptés ont une valeur considérable—une valeur importante certainement pour les besoins des manœuvres. Nous avons rempli cette tâche et ce devoir en attendant de connaître quel était l'ensemble des obligations de l'empire. Le moment est arrivé maintenant et le gouvernement actuel s'adresse au Parlement et lui dit qu'en raison de l'ensemble de ces obligations, il va dépenser un million de dollars pour supprimer un navire—l'*Aurora*—ou le mettre à l'ancre, l'enfermer dans le port ou le rendre, pour détruire ou vendre deux sous-marins.

En premier lieu, le Gouvernement a proposé de mettre également au rancart les deux autres navires pour les remplacer par deux petits navires dont un surveillerait la côte du Pacifique et l'autre le littoral de l'Atlantique, de concert avec deux chalutiers de 450 tonnes. Voilà à quoi se résumerait le service naval du Canada—les chalutiers de la côte du Pacifique devant remonter jusqu'à la mer de Behring afin de protéger la pêche pelogique du phoque. Mon honorable ami nie l'assertion que je fais? Il est d'avis que le Gouvernement suit une ligne de conduite raisonnable d'utiliser la marine canadienne pour la protection des phoques au lieu du poisson?

M. DUFF: Si mon très honorable ami veut bien le permettre, j'ai affirmé carrément cet après-midi que le Gouvernement a tort à mon avis d'affecter la marine canadienne à la protection des pêcheries de phoques; pour moi, cela relève du service de protection des pêcheries.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami a raison; c'est ce qu'il a dit cet après-midi. Le ministre a affirmé que ces chalutiers seront assignés à la protection de la chasse pélagique des phoques dans la mer de Behring.

L'hon. M. GRAHAM: Pardon; je n'ai jamais dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien compris, le ministre a fait cette affirmation.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai jamais affirmé que ce fut là le but de l'armement de ces chalutiers. J'ai dit que ce serait peut être l'une des fonctions assignées à l'un des chalutiers. La différence est assez appréciable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, je considère que c'est là l'un des buts visés.

L'hon. M. GRAHAM: Mon très honorable ami me permet-il de l'interrompre afin de remettre les choses au point? Il est possible que ce service soit dévolu à l'un des chalutiers.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est parfait. Le ministre ne redoute-t-il pas toutefois que, tandis que les chalutiers seront occupés à surveiller les phoques dans la mer de Behring, l'honorable député de Lunenburg ne fasse voir l'objection que nos côtes seront toutes dépourvues de protection?

M. DUFF: Ne craignez rien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au dire du ministre une somme de $1,500,000 sera consacrée à l'entraînement des marins, tantôt sur terre,—soit une heure par jour—et tantôt à bord des navires. Ils navigueront pendant quelques jours pour être ensuite débarqués; cet entraînement se fera à titre de passe-temps pendant la saison des vacances; personne, ni les garçons, ni les jeunes gens, ne seront enlevés à leur travail régulier de ce chef. Et c'est grâce à un pareil régime que nous allons créer un système de défense navale pour le Canada. Le ministre connait-il un seul pays dans tout le monde civilisé qui ait jamais adopté un pareil plan afin de créer un système de défense naval? Je n'hésite pas à l'affirmer, la Suisse elle-même n'a jamais assumé une pareille attitude bien qu'elle soit éloignée de la mer et perchée dans la chaîne des Alpes.

M. VIEN: La Suisse ne possède pas de marine de guerre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, elle est dépendante de la protection des autres nations. Or, l'honorable député de Lotbinière, voudrait que le Canada suivît l'exemple de la Suisse et que nous n'en eussions pas non plus. A quoi se résume, ce soir, le projet du ministre? A la dépense de $1,500,000 pour l'entretien de deux torpilleurs et de quatre chalutiers, qui surveilleront respectivement la côte du Pacifique et le littoral de l'Atlantique. Les marins ne seront pas astreints à des exercices continus, bien qu'il soit établi, le ministre le sait fort bien—et personne n'est en meilleure posture que mon honorable ami pour le savoir, s'il a consulté les experts de son département—qu'il faut non pas des semaines et des mois mais des années d'entraînement constant, afin de former un marin apte à servir à bord d'un navire de guerre. Il est nécessaire d'obtenir les services de marins de carrière, sans quoi il est inutile de songer à créer un service naval.

Or, dans quelle situation le Canada se trouve-t-il placé à l'heure qu'il est? La défense navale de l'empire britannique, déduction faite des économies auxquelles l'honorable député de Lunenburg a fait allusion tout à l'heure—et cette diminution représente une somme plus élevée que celle qu'a mentionnée mon honorable ami, mais je suis convaincu qu'il l'a fait sans intention—en tenant compte de cette diminution dis-je, le budget naval de l'Angleterre s'élèvera à une somme globale d'environ $400,000,000 répartie sur une population de 40,000,000 d'habitants, une taxe d'environ $10 par tête sur chaque habitant des Iles-Britanniques, hommes, femmes et enfants. Voilà le budget minimum que l'Angleterre devra acquitter, après avoir épuisé tous les efforts de concert avec les dominions, y compris le Canada, afin de le diminuer à la plus simple expression.

Au cours du discours qu'il a prononcé l'autre soir, le ministre a formulé à plus d'une reprise l'opinion qu'il professe relativement à la nécessité de diminuer nos armements d'une façon compatible avec la sécurité et la dignité du pays. Or, monsieur le président, je ne fais pas vibrer la corde de notre dignité nationale aussi fort que certains de mes collègues. J'aurais été pleinement satisfait si le ministre s'en était tenu à une diminution "compatible avec notre sécurité nationale." Du moment qu'un pays est armé d'une façon convenable et compatible avec sa sécurité, il s'ensuit que la dignité nationale est à couvert et cela me suffit. Dès qu'une nation adopte les mesures de précautions nécessaires, en face de la situation mondiale, il accompli son devoir et sa dignité est sauvé.

L'Angleterre comprend que, dans l'intérêt de sa sécurité, elle doit commencer

par maintenir une flotte égale à celle de toute puissance de premier rang. C'est le moins qu'elle puisse faire, c'est aussi ce que toutes les nations du monde représentées à Washington lui ont reconnu le droit de faire; mais pour maintenir cette flotte, il lui en coûte près de $400,000,000. Telle est la situation où se trouve l'Angleterre? Etant donné son caractère d'empire insulaire et ses intérêts à protéger dans toutes les parties du globe, les circonstances lui commandèrent, pour sa sécurité, d'avoir un armement naval égal aux flottes réunies des deux plus fortes puissances du monde. Elle a dû renoncer à cette théorie il y a quelques années, pour adopter celle d'une force défensive de 60 pour 100, c'est-à-dire supérieure, dans cette proportion, à celle de la plus forte puissance après elle. Cependant, pour des raisons qui lui ont paru bonnes, et surtout peut-être à cause de la destruction de la marine allemande, elle a renoncé à ce régime et a adopté la théorie de l'armement égal à celui de la plus forte puissance après elle. Certes, pas un Canadien, pas un citoyen des possessions de l'empire ne révoquera en doute le bien fondé de la prétention de l'Angleterre comportant que le maintien d'une force navale de cette dernière catégorie est absolument essentiel à sa sécurité. Irait-elle, sous le rapport de la marine, déchoir jusqu'à devenir puissance de second rang? Dans l'affirmative, ne ressentirions-nous pas tout autant que la population des Iles-Britanniques les effets de cette déchéance? Si son armement devenait inférieur à celui d'une puissance de premier rang et que sous le rapport de la marine d'autres nations vinssent à la dépasser quand elles sont déjà plus puissantes qu'elle sous le rapport de l'organisation militaire, qu'adviendrait-il de la sécurité de cet empire? L'Angleterre a donc décidé de maintenir, avec l'acquiescement de chacune de ses possessions, cette force défensive égale à l'armement d'une puissance de premier rang, et pour y arriver, elle impose à ses sujets une taxe annuelle d'environ $400,000,000. Telle est la situation de la mère patrie. Quelle est celle des autres possessions britanniques? Il y a deux ans l'Australie consacrait à la défense navale $14,062,500. J'ignore ce qu'elle y a consacré cette année. Cependant, elle ne compte qu'une population de cinq millions. La Nouvelle-Zélande, dont la population est de 1,200,000, a consacré à la défense navale $1,088,400.

M. VIEN: L'honorable député veut-il assimiler la situation de la Nouvelle-Zélande ou de l'Australie à celle du Canada, sous le rapport de la défense navale?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande sans doute si je veux la comparer?

M. VIEN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici la différence. La sécurité du Canada est plus grande parce qu'il est plus prêt de l'Angleterre et de sa marine. S'il le voulait, il pourrait compter sur une sécurité encore plus grande en comptant sur le contribuable d'Angleterre. Ce que l'Australie a consacré à sa défense représente $6.13 par tête, ce qu'elle a consacré à sa marine, c'est-à-dire $14,000,000, représente $2.80 par tête. Or, pendant que l'Australie aura dépensé $2.80 par tête pour un véritable entraînement et pour des fins utiles, notre Gouvernement aura dépensé 17 cents par tête sans réussir à former un seul marin ni à s'assurer un seul vaisseau de guerre utile à la défense, s'il se fait autoriser à dépenser $1,500,000 pour les fins qu'il se propose. Le Sud-Africain, qui ne fait pas de distinction entre ce qu'il consacre à la défense navale et à ses autres moyens de défense, dépense, en tout, $5.55 par tête, pendant que le Canada dépense, en tout, $1.69 par tête. Telle est la différence qui existe entre le Canada et l'Union Sud-Africaine, bien que celle-ci soit beaucoup plus jeune; en effet, elle ne compte que dix ou quinze ans de vie nationale, tandis que notre pays en compte cinquante-quatre ou cinquante-cinq. Telle est la comparaison que l'on peut faire entre ces différentes possessions et le Canada. L'année dernière, l'honorable député de Lunenburg avait peut-être déjà raison de critiquer les propositions qui furent alors soumises, sous prétexte qu'elles allaient assez peu loin pour mériter d'être critiquées comme étant inefficaces, mais personne n'aurait pu les taxer d'extravagance. Aujourd'hui, l'honorable ministre, que je connais bien, cède à une pression pour soumettre des propositions qui, je dois le dire à son honneur, n'expriment pas sa pensée ni sa manière de comprendre la valeur du citoyen canadien ou du titre de citoyen britannique. . .

Une VOIX: Ne pleurez pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela vient de l'honorable député de Québec.

M. POWER: Je n'ai pas soufflé mot.

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami parle-t-il de moi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; mais je le ferai volontiers si le ministre veut desserrer les dents. C'est du député de Québec-Sud que je parlais.

Qu'il me soit permis de faire voir sur quel terrain le ministre se trouve tant à l'égard de nos obligations dans le sein de l'empire qu'à l'égard de nos obligations aux yeux du monde entier. Si c'est la marine anglaise qui garantit notre sécurité, le pays n'est-il pas tenu de faire quelque chose pour lui aider, soit, au moyen d'une flotte canadienne ou autrement? N'y est-il pas tenu? Comment le ministre peut-il chasser cette pensée. Je ne pense pas qu'il entretienne une autre idée. Je crois qu'en certains milieux on exerce une pression sur lui, on lui dicte sa conduite, on l'oblige à en rabattre et à soumettre au parlement canadien ce pitoyable programme. Celui-ci est le triomphe des doctrines de M. Bourassa en ce pays.

M. MACDONALD (Pictou): Le chef de l'opposition apprendra-t-il à la députation et au public quels milieux influencent le ministre, d'après lui?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais l'avoir assez bien dit dans ma dernière phrase.

M. MACDONALD (Pictou): Vous avez fait force insinuations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député a quelque chose d'important à suggérer.

M. MACDONALD (Pictou): Pas d'enfantillages. Répondez à la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que dit l'honorable député? Il ne saurait me tenir ce langage. Je n'adopterai pas ses manières et je n'emploirai pas ses expressions. Les unes et les autres sont indignes du Parlement.

M. MACDONALD (Pictou): Pourquoi ne répondez-vous pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai répondu. J'ai dit quel groupe, selon moi, a dicté le programme qui a triomphé lorsque le ministère a décidé de soumettre ce projet au Parlement.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce qu'il a fait en 1911, mais il ne le fait pas maintenant.

M. VIEN: C'est vous qui avez conclu cette alliance impie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis bien aise de fournir aux honorables députés l'occasion d'applaudir. En 1911, je le sais et je ne cherche aucunement à le cacher, il y avait au pays des gens qui combattaient le programme naval du ministère et celui de l'opposition, des gens qui ne voulaient absolument rien faire. Je ne l'ignore pas. Je sais qu'ils ont élu des représentants. Je sais aussi que leurs idées n'ont pas été réflétées dans le projet dont l'ancien gouvernement a saisi le Parlement. L'honorable député rit. Dira-t-il que le projet de construire et d'ajouter à la flotte anglaise trois cuirassés d'escadre était un projet qui répondait le moindrement aux désirs de ces gens-là?

[L'hon. M. Lapointe.]

M. MACDONALD (Pictou): Ils vous ont maintenu au pouvoir.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami m'a fait une question et il s'attend à une réponse, je le suppose. Les intentions de ces gens-là ont été réflétées dans le fait qu'après 1911, le gouvernement de ce temps-là, appuyé par les ennemis de l'Angleterre a refusé de donner suite à la décision du parlement d'avoir une flotte canadienne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je répondrai qu'elles ne l'ont pas été de cette façon-là, car le même élément s'insurgeait encore plus contre le projet de donner trois navires de premier rang.

L'hon. M. GRAHAM: Et ils se trouvaient dans le ministère!

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre sait que le ministère ne renfermait personne qui fût opposé à cette ligne de conduite. Le gouvernement formait bloc pour l'appuyer et il est revenu. . .

M. MACDONALD (Pictou): Que faut-il penser de M. Nantel?

Le très hon. M. MEIGHEN: . . . et il a proposé de construire trois navires de premier rang. Je parle des programmes et des projets des gouvernements. Je tiens à raisonner dans cette affaire.

M. VIEN: Vous avez parlé de M. Bourassa.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je déclare que la réduction qu'on pratique en ce moment est le triomphe de cet élément.

M. VIEN: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit "pas du tout". Quel élément représente-t-elle?

M. VIEN: Le sens commun.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sens commun, dites-vous? Fort bien. L'honorable

député croit que c'est là du sens commun; il est bien libre de le croire.

Il faut donc qu'il fasse assez peu de cas du sens commun de son ancien chef qui, en 1913, proposait l'établissement à titre permanent sur nos deux côtes d'escadres dont l'entretien aurait coûté dix fois la somme dont il s'agit ici.

Un DEPUTE: C'était avant la guerre.

M. VIEN: L'année 1913 est bien différente de 1921 et de 1922.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais. Je sais aussi que le sentiment des ministériels n'est plus le même qu'autrefois. En 1913,—avant la guerre, il est vrai,—un programme naval nous était proposé par ceux-là mêmes qui niaient l'existence d'un besoin pressant. Je pourrais multiplier les citations à l'infini pour démontrer que l'on a, à mainte reprise, affirmé que l'adoption de ce programme n'était pas l'effet de la crainte de quelque danger immédiat, mais le corollaire de l'avènement du Canada au rang des nations; qu'on ne pouvait affirmer que le Canada était une nation ayant ses responsabilités en tant que nation et proclamer en même temps qu'il ne prendrait pas de mesures pour se protéger sur les mers. Tel est le principe que posa sir Wilfrid Laurier, principe qui obtint un appui considérable. Si nous l'avons combattu, c'est uniquement parce que croyant à l'existence d'un danger, d'un très grave danger, nous jugions qu'attendre la réalisation de ce programme équivalait à ne rien faire pour conjurer ce danger. En tant que politique définitive, on peut dire du programme du chef libéral d'alors qu'il était d'une ampleur digne de la nation.

M. VIEN. Mon très honorable ami se trompe en ceci, puisque la marine à laquelle il fait allusion, il s'est joint à ses amis politiques pour la qualifier de "marine de fer-blanc".

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet. Le fait de ne pas mettre la loi du service naval en vigueur avant septembre 1911 et de n'acheter que les deux petits bâtiments en question constituait un programme tout à fait insuffisant, et ce n'est pas sans raison que l'on disait qu'il ne s'agissait là que d'une marine de fer-blanc. Quant au programme que le chef libéral proposait en 1913—j'ai pris soin d'en donner la date—il était d'une nature et d'une ampleur qui, n'eussent été les circonstances que nous jugions critiques, auraient fait honneur au Dominion, à la nation canadienne.

M. MARTELL: Mon très honorable ami n'a-t-il pas constamment combattu ce programme et n'a-t-il pas obtenu en cela l'appui des nationalistes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour les raisons que je viens d'énumérer, je l'ai combattu. Et, je n'ai certainement pas reçu d'aide.

Un DEPUTE: C'est votre parti qui a fourni le nerf de la guerre pendant la campagne électorale.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai fait tout mon possible pour qu'il ne se produisît point de fléchissement dans notre politique, par ménagement pour un groupe quelconque de la population, et j'aimerais bien que mes honorables amis de la droite en fissent autant aujourd'hui. Ce qui compte, c'est la stabilité de la politique des gouvernements. Si je réprouve la politique du gouvernement actuel, c'est parce qu'elle est indigne du pays, parce qu'elle tend à nous mettre à la charge de l'empire et qu'elle équivaut au refus de notre part, de faire ce qu'il est de notre devoir d'accomplir en tant que nation autonome relevant de la couronne britannique.

M. DUFF: Mon très honorable ami souffrira-t-il que je lui fasse une question? N'est-il pas vrai qu'en 1911, année de sa sortie des affaires, le cabinet libéral avait consacré trois millions à la réalisation du programme naval du Canada? N'est-il pas vrai qu'à la session de 1912, le gouvernement dont sir Robert Borden était le chef et dont le chef de l'opposition faisait partie, réduisit ce crédit à un million?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, c'est vrai—ou plutôt ce n'est pas précisément cela; mais ce que l'honorable député vise à établir est exact. Le crédit de trois millions de dollars avait été inscrit au budget de 1911.

M. DUFF: Et l'année précédente?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai les chiffres exacts. En 1910-1911, le chiffre de la dépense était de $2,256,709; en 1911-1912, de $1,901,494; en 1912-1913-1914, de $2,086,049.

M. DUFF: Je crains que le très honorable n'ait ajouté au montant un certain nombre de crédits destinés aux pêcheries et portés au chapitre du service naval. J'ai donné le chiffre réel du crédit du service naval, tandis que mon très honorable ami se reporte à la dépense relative au service naval et à la protection des pêcheries. Ses chiffres ne sont donc pas exacts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en suis pas très sûr.

M. DUFF: C'est pourtant le cas.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait probablement que cette somme comprend le crédit relatif à la protection des pêcheries?

M. DUFF: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, le montant se trouvera alors moindre que celui mentionné par l'honorable député.

M. DUFF: Si le leader de l'opposition, veut bien me le permettre, voici où je veux en venir: La dernière année de son administration, le gouvernement libéral a dépensé quelque trois millions pour la marine canadienne, comme on l'appelle généralement. Le ministère Borden, la première année de son arrivée au pouvoir, a réduit ce montant de deux millions, ce qui montre à l'évidence qu'il n'était pas favorable à une marine canadienne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas tout à fait cela. Je corrige l'honorable député uniquement dans un but d'exactitude, et non pour réfuter son opinion, parce que, telle qu'il la conçoit, il a raison. Les libéraux ont dépensé à toutes fins, en 1910-1911, $2,256,709. Nous avons dépensé un peu moins dans ce but en 1912-1913 et en 1913-1914. Mais, en supposant que le ministère Borden ait dépensé moins que celui de Laurier pour la marine canadienne, en voici la raison: Le gouvernement de sir Robert Borden a compris qu'il ne pourrait obtenir de bons résultats en temps voulu de cette manière, et que la conduite à suivre était de prendre des moyens immédiats et efficaces. Nous avons donc proposé de construire des vaisseaux de premier rang comme partie de la flotte britannique. Voilà pourquoi ces crédits ont été réduits.

Mais voici ce que je veux faire entendre à mon honorable ami: Si la modeste contribution du *Rainbow* et du *Niobé* nous a coûté, dans les circonstances qui existaient en 1910, $2,256,709, qu'es-ce que l'honorable député espère obtenir avec $1,500,000, aux prix actuels? Tout de même, mon collègue n'est pas inconséquent avec lui-même puisqu'il dit que nous ne pouvons rien avoir.

M. DUFF: Très bien, très bien, fort peu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le crois meilleur juge que moi; je pense que nous n'aurions rien. Toutefois, voici ce que je ne comprends pas. Mon honorable ami dit que, l'an dernier, la somme de $2,500,000 était si peu élevée qu'elle était inefficace et inutile, mais il se dit prêt à approuver un

crédit de $1,500,000, bien que cette somme soit beaucoup moindre que $2,500,000, en donnant pour raison qu'il espère que le ministre ne le dépensera pas. L'honorable député fait signe que oui.

M. DUFF: Exactement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je dois le féliciter d'être fortement attaché à son parti.

M. DUFF: Que le chef de l'opposition sache bien que, au besoin, je puis aussi bien que lui fendre les cheveux en quatre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien! j'ignore si voter en faveur de dépenses inutiles c'est fendre des cheveux en quatre, mais si c'est là pour lui le dernier mot de l'art, je ne tiens pas à le suivre sur ce terrain.

M. DUFF: Je ne désire pas que vous me suiviez.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je préfère qu'il n'en fasse rien. Si nous devons adopter cette ligne de conduite, je proposerais au ministre de laisser de côté ce million et demi. A quoi bon dépenser cette somme de cette façon? Puisque nous ne pouvons rien faire d'appréciable, ne faisons rien du tout. Ne prétendons pas remplir nos obligations alors que, en réalité, nous ne tenons pas notre engagement. J'ajouterai que si le Gouvernement pense que la majorité du peuple désire que nous prenions cette attitude et que nous ne contribuions nullement à notre défense, au nom de l'honneur et de la bienséance, retirons-nous entièrement de l'Empire et vivons par nous-mêmes! (*Exclamations.*)

Comment pouvons-nous continuer, sans rougir, à faire partie de l'empire si nous refusons de participer, dans la mesure de nos forces, à la défense, à l'exemple des autres dominions?

Que personne n'aille croire que je suis en faveur de la séparation. Plus que tout autre, j'apprécie les liens qui nous rattachent à l'Angleterre, mais ces liens ne doivent avoir de valeur pour nous et nous avons le droit d'en être fiers qu'autant que nous en acceptons les obligations aussi bien que les avantages. Il en est qui sont favorables à l'union britannique en souvenir des traditions et des gloires de la Grande-Bretagne, mais qui, en même temps, déclarent que nous sommes incapables d'assumer notre part des responsabilités résultant de notre union avec l'Angleterre, responsabilités beaucoup moindres pour nous que si nous étions une nation indépendante.

"Oh," disent-ils", si nous avions aidé de quelque manière, à la défense nationale, c'est de l'impérialisme", puis ils tournent la tête avec une sainte indignation à cette seule pensée de l'impérialisme en le décrivant, mais lorsqu'ils disent: "Bien que nous ne voulions rien faire, nous tenons aux relations britanniques, ils appellent cela de la loyauté. Je ne saurais comprendre cette définition de la loyauté. Je ne prétends pas que, nous devrions, soit pour notre propre compte, soit sans toute autre forme d'assistance dépenser en proportion de notre population. La mère patrie a ses obligations à l'égard des colonies de la couronne, et je ne pense pas qu'il y ait personne qui n'admette que ses obligations par tête sont, et justement, plus grandes que les nôtres; mais d'autre part, sûrement, personne ne dira que 17 cents par tête de la population canadienne est une aide équitable de notre part, lorsque le fardeau qui incombe à l'Angleterre est d'environ $10 par tête de sa population. Je m'oppose au projet du ministre pour la raison, tout d'abord, qu'il est sans valeur, mais je m'oppose surtout parce qu'il est incompatible avec l'honneur et la dignité de la nation canadienne, partie intégrale de l'empire.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Mon très honorable ami vient de nous dire, et très raisonnablement, ce me semble, que cette question ne saurait être bien comprise sans une analyse de l'historique de la politique navale, et de la discussion qui a eu lieu à ce sujet. Il dit que le Gouvernement n'a pas examiné la discussion, quoiqu'il eut dû pensé que toute discussion finirait lorsqu'il aurait repris son siège, car bien qu'il ait analysé la discussion, jusqu'à un certain point, il n'a pas même abordé certains autres points importants. Il me faudra peut-être refaire cet historique plus longuement qu'il eut été nécessaire si mon honorable ami n'eut pas essayé de faire croire à la Chambre qu'il en avait montré tous les aspects. Il a très bien su nous rappeler la résolution de 1909, laquelle avait été adoptée à l'unanimité en Parlement, comme base d'une politique navale. Il a dit qu'il ne lirait pas cette résolution à la Chambre, mais qu'il en ferait connaître la substance. J'ai noté une phrase particulière dans sa citation; je n'en saurais toutefois dire la signification, mais je doute qu'elle se trouve dans la résolution elle-même. C'est que le Parlement admettait une obligation de défense commune de l'empire. C'est l'expression dont il s'est servi. Je ne dis pas que cette obligation existe ou non, mais je lirai textuellement cette résolution à la Chambre. La résolution se lit ainsi:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada, que, étant donné les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement tout dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'Amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Telle est la résolution qui a été adoptée unanimement par la Chambre, et qui pourvoit l'établissement naval canadien et indique que cette organisation du service naval agira en coopération et relations intimes avec l'Amirauté britannique, et selon le sens des décisions qui auront été prises à la conférence impériale. La loi du service naval a été le résultat de cette résolution, et cette loi a été adoptée le 4 mai, 1910. J'ai en mains une copie de cette loi, et en la parcourant, je crois pouvoir dire qu'elle a quatre objectifs principaux. Le premier est une disposition concernant le ministère du Service naval et l'administration de ce ministère. Le deuxième pourvoit à un effectif naval de réserve. Le troisième pourvoit un effectif naval volontaire, l'organisation et le maintien d'un effectif naval devant être appelé force navale volontaire.

La quatrième disposition, qui est importante, autorise le Gouvernement à mettre à la disposition de l'amirauté britannique le service naval et les membres des forces navales dont j'ai parlé. Telle était la loi que le gouvernement libéral d'alors fit

adopter, en mai 1910. Cette loi comprend la politique libérale, telle qu'énoncée dans le temps, et que nous approuvons encore, aujourd'hui. Jamais il n'y eut de parti qui eut plus grande raison de s'enorgueillir de sa politique, qui fut plus en état de dire que sa politique a été justifiée par les faits à chaque tournant de l'histoire, et que cette politique était sage et prudente à tous égards que le parti libéral à propos de sa politique navale.

Mon très honorable ami a dit qu'après l'adoption de la loi du service naval, le parti libéral, en d'autres termes, le gouvernement n'avait pas fait autre chose que gagner du temps jusqu'au jour du scrutin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Deux navires, le *Rainbow* et le *Niobé*.

L'hon. MACKENZIE KING: Voyons ce qui en est de gagner du temps et ce qui a été accompli en nous appuyant sur les faits. Voici ce que le parti libéral a fait, lorsqu'il a dirigé les affaires du pays. La loi du service naval fut adoptée le 4 mai 1910. On nomma immédiatement un sous-ministre du département et l'on prit des mesures en vue d'organiser le département, dans tous ses détails. Le 8 juillet, on publia, dans tous les principaux journaux du Canada, des annonces pour la construction de navires destinés à la marine de guerre canadienne, et l'on invita les compagnies anglaises à soumissionner. Le 18 août, le croiseur de deuxième classe, le *Rainbow*, que le gouvernement canadien avait précédemment acheté de l'amirauté britannique, pour service de navire-école, dans le Pacifique, partait d'Angleterre et, le 7 novembre, il arrivait à Esquimalt. Le 10 octobre, le croiseur de première classe, le *Niobé*, précédemment acheté de l'amirauté britannique par le gouvernement canadien, comme devant servir de navire-école, dans l'Atlantique, quittait l'Angleterre et, le 21 octobre, il jetait l'ancre dans le port d'Halifax.

Dès leur arrivée, on commença le recrutement des équipages des deux navires, ainsi que l'organisation de l'arsenal de marine de Halifax. D'après le rapport du sous-ministre du département du Service naval pour l'exercice finisant le 31 mars 1911, le recrutement fut satisfaisant et le parachèvement du *Niobé* était, en réalité, terminé à cette date. Il y avait encore quelques vides à remplir dans l'équipage du *Rainbow*. Le 19 janvier, le Collège naval de Halifax fut formellement ouvert. Le 1er mai, le gouvernement du Canada recevait, conformément à l'avis publié dans les journaux, des soumissions de plusieurs compagnies. Le 12 mai, l'honorable L. P. Brodeur, ministre du département du Service naval, s'embarqua pour l'Angleterre afin d'assister à une conférence subsidiaire de la conférence impériale sur la défense navale. Le 29 juin, une entente fut conclue entre l'amirauté britannique et les représentants des dominions de l'Australie et du Canada, au sujet de la direction du service et des forces navales du Canada et de l'Australie, déterminant les zones des stations navales canadiennes et australiennes respectivement. Le 16 juillet, l'honorable L. P. Brodeur revint au Canada. Le 29 juillet, le parlement canadien fut dissout et, le 21 septembre, avait lieu l'élection générale fédérale. A raison de l'élection générale imminente, le premier ministre d'alors, sir Wilfrid Laurier, avec la haute conception de l'honneur qui le caractérisait, sentit qu'il ne conviendrait pas d'accepter les soumissions et d'accorder les entreprises à la veille de l'élection.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand a-t-on demandé les soumissions et quand ont-elles été reçues?

L'hon. MACKENZIE KING: Les avis furent publiés dans les journaux le 8 juillet 1910 et les soumissions, conformes à ces avis basées sur les renseignements fournis dans l'intervalle, furent reçues le 1er mai de l'année suivante.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et la Chambre ne fut dissoute que bien avant dans le mois de juillet, n'est-ce pas?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui. Mais ainsi que je l'ai fait observer, le ministre de la Défense navale fut absent, en Angleterre, dans l'intervalle, assistant à une réunion auxiliaire de l'amirauté sur la question des armements navals.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand est-il parti?

L'hon. MACKENZIE KING: Il partit le 12 mai et il revint le 29 juin. Je crois que le premier ministre s'absenta du pays, à ce temps-là. Il revint le 16 de juillet, et le Parlement fut dissout le 29 de ce mois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi s'écoula-t-il dix mois avant de recevoir des soumissions? Et pourquoi n'a-t-on pas accepté celles-ci lors de leur réception?

L'hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami doit savoir que pour des navires de ce genre, la plupart des renseignements qui devaient être fournis aux soumissionnaires, étaient nécessairement confidentiels. Ils provenaient en partie de

l'amirauté britannique et en partie d'autres sources. Il a fallu par conséquent beaucoup de temps pour préparer les soumissions qui devaient être remises au Gouvernement. La position, telle qu'elle a été exposée, indique qu'il était difficile d'agir plus promptement et de désirer plus ardemment l'organisation du service naval, que ne l'a fait le gouvernement libéral de l'époque. On avait institué l'école navale et le département du Service Naval était organisé. On avait reçu les devis des navires et tout était pour ainsi dire prêt. N'eut été la tournure que prit la question de réciprocité au cours des discussions, cette année-là, tout le service naval aurait été au complet dans le courant de 1911. Etait-ce là temporiser, comme a l'air de le dire mon très honorable ami? On avait fait tout ce qu'un gouvernement pouvait faire pour réaliser le but de la loi, c'est-à-dire la création d'un service naval.

Mais qu'arriva-t-il aussitôt après l'élection de 1911? A partir de ce moment-là jusqu'à la fin de la guerre, oui! pendant tout ce temps-là, le gouvernement qui succéda au ministère libéral de sir Wilfrid Laurier, n'a absolument rien fait. Bien qu'il prît le pouvoir en 1911 et qu'il eût devant lui les devis de ces navires, il a refusé d'en ordonner la construction. Voilà comment il s'est occupé du service naval et jusqu'à quel point il croyait à l'urgence. Le *Niobé* et le *Rainbow*, pour lesquels on avait recruté des marins, furent amarrés aux quais. Si ces messieurs croyaient à l'urgence et se préparaient de cette façon à y faire face, ils n'étaient pas dignes de gouverner le pays. Voilà la différence entre les deux gouvernements. C'est très beau de parler beaucoup, d'étaler sa faconde, mais les actes valent mieux que les paroles. Or, si l'on doit juger les deux gouvernements d'après leurs actes, les gens n'auront pas de difficulté à décider quel est celui des deux qui s'est préparé le plus effectivement à remplir nos obligations nationales en fait de service naval.

Je n'imiterai pas mon très honorable ami (M. Meighen) dans ses efforts pour soulever chez nous les préjugés et les passions. Il semble que c'est une de ses faiblesses; il ne peut pas faire un discours un peu long sans y introduire, à un moment donné, une remarque destinée à soulever l'animosité de race ou de religion. Mais quand il commence, cette fois-ci, par dire que le "bourassisme" entre dans les questions navales soumises au Parlement, il pousse un peu loin ses efforts pour soulever les préjugés et la haine que nous espérions tous avoir été enterrées depuis la fin de la grande guerre. Je dirai à mon très honorable ami qu'il emploierait bien mieux son temps, quand il parle d'obligations morales...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demandes à mon très honorable ami. . . (*Exclamations.*)

L'hon. MACKENZIE KING: Ai-je atteint encore une fois le très honorable député?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami fait une plaisanterie perpétuelle à ce sujet. Je suppose qu'il a le droit de dire qu'il m'a atteint, chaque fois que je me lève pour rétablir les faits qu'il dénature. Sa seule manière de m'atteindre, consiste à me placer sous un faux jour. Peut-il expliquer comment le fait de parler de la doctrine de Bourassa est destiné à soulever les préjugés et les rancunes religieuses dans notre pays?

L'hon. MACKENZIE KING: Je peux heureusement laisser ce soin à nos honorables collègues qui sont en mesure de juger l'effet et l'intention des remarques de mon très honorable ami. Je ne cherche pas du tout à le placer sous un faux jour. Néanmoins, je n'entrerai pas dans les détails du conflit de 1911. Mais je peux me rappeler comment lui et ses amis d'Ontario parcouraient les villages les plus éloignés en disant que la création de Laurier était une marine de pacotille. Ils disaient aux gens qu'il était Canadien français et qu'il ne ferait rien pour l'empire et pendant qu'ils faisaient ces déclarations dans une province, d'autres amis du très honorable député parcouraient la province de Québec, en disant que sir Wilfrid Laurier et son parti étaient trop impérialistes et essayaient d'enrôler de force les Canadiens sur des navires de guerre pour les entraîner dans les querelles de l'Europe et du Japon.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami peut mettre en cause des tiers, mais qu'il leur rende au moins cette justice de rapporter exactement leurs paroles.

En ce qui me regarde personnellement je nie absolument que j'ai jamais dans ma vie. . . (*Interruptions à droite.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: Les honorables députés de la droite sont habitués à répondre aux arguments par des huées. Or, je n'ai jamais de la vie dénoncé sir Wilfrid Laurier ou quelque autre homme parce qu'il était Canadien français. Mais je ne me priverai pas d'appeler par son nom tout homme, politique, simplement à cause de sa race.

L'hon. MACKENZIE KING: En sa qualité de chef de parti mon très honorable ami devrait être plus chevaleresque pour ses partisans. Il devrait être prêt à prendre la responsabilité des faits et gestes de son parti au lieu de toujours chercher à s'en dégager. Je ne le suivrai pas dans son historique de la campagne de 1911. Nous nous souvenons tous trop vivement de cette alliance nationalo-conservateur grâce à laquelle le gouvernement formé en 1911 était composé d'un certain nombre de nationalistes et de conservateurs et comment ces forces, par leur coopération, ont empêché la réalisation d'un programme naval susceptible de faire honneur aux obligations de cette époque, bien que ces mêmes honorables députés prétendaient que l'urgence existait et qu'on devait s'en occuper immédiatement.

En 1913, le gouvernement de sir Robert Borden a soumis à la Chambre une résolution au sujet de la marine. Je lirai cette résolution et l'amendement qu'on y a proposé et je demanderai à la Chambre de décider lequel des deux partis politiques jugeaient le plus raisonnablement cette question de politique navale. Voici la résolution qui a été proposée par le très honorable sir Robert Borden le 9 décembre 1912:

Décidé qu'il y a lieu relativement au bill actuellement devant cette Chambre, intitulé: "Loi à l'effet d'autoriser des mesures en vue d'augmenter les forces navales effectives de l'Empire" de décréter:

(a) que, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il soit loisible de verser une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales effectives de l'Empire;

(b) que ladite somme sera utilisée sous la direction du Gouverneur général en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant;

(c) que ledits navires, une fois construits et équipés, seront placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'Empire;

La phrase que mon très honorable ami a employée il y a quelques instants

(d) Que ladite somme sera versée et utilisée, et lesdits navires construits et mis à la disposition de Sa Majesté en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

Le parti libéral a combattu cette politique. Pourquoi? Parce qu'il croyait à cette époque que ce n'était pas une aussi bonne politique pour faire face à la situation alors prédite par le très honorable chef du gouvernement de l'époque, que ne l'était la politique libérale de 1910.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. SUTHERLAND: Qui prétendait que l'urgence n'existait pas.

L'hon. MACKENZIE KING: Je vais répondre à mon honorable ami dans un moment. Je demande aux députés de cette Chambre de se remémorer les événements de l'histoire tels qu'ils se sont produits depuis la proposition de cette résolution et de se demander jusqu'à quel point on peut comparer le jugement du premier ministre de l'époque avec le jugement du chef libéral de cette même époque.

En quoi consistait la proposition? A donner au gouvernement britannique un octroi en argent pour la construction de trois des plus grands navires de guerre du monde. Voilà ce que l'on proposait alors. Quels services ces trois navires de guerre auraient-ils rendus dans la récente guerre? Les grands dreadnaughts n'ont que peu ou pas servi et en admettant que cette résolution ait été acceptée, quelle serait aujourd'hui la situation en ce qui regarde ces navires? Ils se seraient trouvés dans les eaux britanniques pendant toute la durée de la guerre sans rendre aucun service réel et, aujourd'hui, ils se trouveraient au nombre des navires de ligne mis au rebut. Mon très honorable ami croit-il que ce jugement était sensé et sûr, et susceptible d'assurer un appui permanent à la mère patrie et une plus grande reconnaissance par notre pays de ses obligations en matière navale?

Mais quels ont été les faits en ce qui regarde ces navires, pourquoi a-t-on fait cette proposition? On l'a faite à cause de l'alliance nationalo-conservatrice, afin que les nationalistes du gouvernement puissent dire à leurs amis de la province de Québec: "Nous proposons de contribuer des fonds à l'Angleterre pour l'achat des trois plus grands navires de guerre du monde et cela pour terminer à jamais tout ce qui ressemblerait à un service naval canadien comme pour terminer toute reconnaissance de nos obligations". Et ceci permettait aussi aux conservateurs du gouvernement de dire à leurs amis impérialistes d'Ontario: "Ce n'est que le premier pas vers une série de contributions pour former un fonds permanent de défense impériale."

Les très hon. M. MEIGHEN: Le premier ministre ne craint-il pas de soulever une querelle de races en attaquant les nationalistes de Québec?

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai pas cette crainte. Si le très honorable membre est encore chatouilleux à l'endroit de ses alliés nationalistes, je le regrette

pour lui; mais je n'appréhende aucun des mauvais effets dont il parle à la suite des remarques que j'ai formulées.

Je citerai sa contre-proportion que le parti libéral opposa au projet du Gouvernement. La contre-proposition était d'accord avec la politique libérale adoptée en 1910, et, je le répète, les événements de la guerre sont venus lui donner raison en plus d'une circonstance.

L'amendement était ainsi conçu:

La Chambre ne croit pas devoir donner son concours à ladite résolution et ordonne de la renvoyer à un nouvel examen du comité, avec l'instruction de la modifier en rayant tous les mots qui suivent le paragraphe A et en leur substituant les suivants:

Le mémoire préparé par le bureau de l'Amirauté sur la situation navale générale de l'empire et communiqué à cette Chambre par le très honorable premier ministre le 5 décembre, montre que plusieurs des plus importantes puissances ont adopté une politique déterminée tendant à l'augmentation de leurs armements navales;

Considérant que cette décision a obligé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans son voisinage immédiat, entraînant le retrait de ses navires des possessions éloignées de l'empire;

Considérant que ce retrait crée au Canada l'obligation d'inaugurer immédiatement et activement un programme permanent de défense navale;

Que toute mesure tendant à accorder l'aide du Canada à la défense navale de l'empire qui ne comprendrait pas un plan permanent de participation au moyen d'une flotte construite, équipée et entretenue par le Canada et qui ne prévoirait pas sa construction aussitôt que possible en Canada, ne donnerait pas satisfaction aux véritables aspirations de la nation canadienne dans la défense navale et ne représenterait pas la part légitime qui revient au Canada dans le maintien les forces navales de l'empire,

La Chambre regrette d'apprendre que le Gouvernement a l'intention d'ajourner indéfiniment l'adoption d'une politique navale permanente;

Elle est d'avis que des mesures devraient être prises au cours de la présente session pour mettre à exécution avec vigueur et promptitude la politique navale permanente adoptée dans la loi de 1910 sur le service naval, conformément à la déclaration approuvée à l'unanimité par la Chambre en mars 1909.

La Chambre est aussi d'avis qu'en augmentant la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction de deux escadres fournies par le Canada, en exécution de ladite loi, et qui seraient stationnées sur les côtes canadiennes des océans Atlantique et Pacifique, plutôt que de recourir à une contribution monétaire ou au don de quelques navires, on aiderait mieux au Royaume-Uni à supporter le poids de la défense navale impériale et, pour employer la formule contenue dans le mémoire de l'Amirauté, on rendrait une plus grande liberté aux mouvements des escadres britanniques dans toutes les mers et on assurerait plus complètement la protection des colonies," et elle invite le gouvernement canadien à prendre les mesures propres à réaliser le plus tôt possible cet objet.

Telle fut l'attitude du parti libéral au mois de décembre 1912. Le gouvernement avait perdu deux ans à rien faire, bien qu'il fût convaincu de l'imminence du péril; cependant le parti libéral l'engagea à agir promptement et lui promit son appui pour l'exécution de ce programme qui consistait à créer immédiatement deux escadres, une sur les côtes de l'Atlantique et une autre sur celle du Pacifique.

Je demanderai à notre très honorable collègue s'il n'est pas convaincu que ce programme, proposé par le parti libéral en 1912, eut rendu service à l'empire britannique lorsque la guerre éclata en 1914? Ne l'aurait-il pas mieux armé pour faire face à la situation?

Mais notre collègue d'Oxford-Sud (M. Sutherland) a prétendu qu'il y avait péril en la demeure. Pour montrer le manque de sincérité du ministère à ce moment-là, qui voulait faire construire des cuirassés en vue d'un besoin imminent, il fit adopter son projet par la Chambre en recourant à la clôture, après un débat mémorable auquel notre honorable ami a fait allusion tout à l'heure; ce projet, porté au Sénat, y fut repoussé, comme on l'a déjà dit.

Qu'a dit sir George Ross, le chef du parti libéral au Sénat, en cette occasion? Il a fait remarquer que si le gouvernement proposait cette contribution au lieu de mettre la loi à effet, c'était pour permettre aux nationalistes de Québec de montrer à leurs partisans que c'était le moyen d'échapper à l'obligation de maintenir une marine permanente, de s'en débarrasser tout-à-fait, ainsi que de toute obligation qui en dérivait. Sir George émit à cette occasion la déclaration que je vais lire:

Aux termes de la loi Laurier de 1910 demeurée en vigueur le Parlement pourrait, s'il le voulait, consacrer plusieurs millions à la défense impériale. Pourquoi embarrasser le Parlement d'un projet nouveau qui n'est pas justifié par un besoin urgent et qui n'a pas l'efficacité de la loi de 1910?

Si le gouvernement est sincère dans ses efforts pour faire face à un besoin urgent qu'il retire le bill qu'il nous propose et qu'il présente à la Chambre un crédit supplémentaire de dix ou quinze millions pour la construction rapide de cuirassés d'escadre partout où on pourra les construire et ensuite, qu'il demande d'année en année les sommes additionnelles qui pourrait être nécessaires pour les terminer, d'après la pratique du Parlement pour tous les grands crédits.

Je ne sache pas qu'un seul sénateur s'opposerait à cette proposition faite suivant la méthode régulière et parlementaire: le bill stipule que l'argent sera employé à la construction d'un certain nombre de navires. On pourrait le faire en appliquant la loi de 1910. J'apprends qu'on a l'intention de construire en vertu de ce bill trois cuirassés descadre. Si mes honorables amis ou le Gouvernement du jour voulaient en construire quatre ou cinq, ils pourraient le faire quand il leur plairait en appliquant la loi de 1910.

Qu'est-ce que mon honorable ami d'Oxford a à dire maintenant au sujet de la croyance en une nécessité pressante dans ces circonstances et de l'effort du Gouvernement pour y faire face?

M. SUTHERLAND: Le 19 janvier 1914, un an avant la guerre, le parti libéral prétendait qu'il n'y avait pas d'urgence—même à une date aussi avancée que celle-là.

L'hon. MACKENZIE KING: J'explique la position qu'a prise le parti libéral au Parlement, la position qu'il a gardée constamment depuis 1910 jusqu'au moment de la guerre. C'était que le pays devait constituer des escadres sur l'Atlantique et sur le Pacifique et qu'il devait le faire aussi rapidement que possible; qu'il y avait une loi dans les statuts qui permettait à tout gouvernement de faire ce qui lui plaisait pour construire des navires cuirassés et de s'en servir comme il le désirait, il n'y avait pas besoin d'adopter une mesure spéciale derrière laquelle pouvait se cacher un motif ultérieur. Telle a été la position du parti libéral et c'est une position dont peut être fiers avec raison tous les libéraux du pays. Si on avait adopté cette politique, les choses auraient été bien différentes quand est survenue la guerre au point de vue du rôle qu'aurait joué le service naval canadien en plus du rôle magnifique joué par son armée.

M. CLARK: Est-ce aussi la politique du Gouvernement actuel?

L'hon. MACKENZIE KING: Cette politique a été celle du parti libéral en 1910; elle a été celle du parti libéral en 1912; elle a été la politique du parti libéral en 1914 et elle est la politique du parti libéral aujourd'hui. C'est la politique que le parti libéral continuera à défendre comme la seule politique efficace et raisonnable pour le pays.

M. CLARK: Est-ce que je comprends bien le premier ministre? Le Gouvernement projette-t-il de construire ces flottes immédiatement?

L'hon. M. MACKENZIE KING: J'ai appelé l'attention de mon honorable ami sur les desseins de la Loi du service naval et sur la politique du parti libéral, qui vise, permettez-moi de le répéter, à la création d'un département naval, à l'établissement d'une réserve navale, à la création d'une force volontaire navale, à la construction de navires pour coopérer avec la marine anglaise aux heures où le gouvernement du Canada pourra la mettre à la disposition de l'amirauté. C'est une politique large; ce n'est pas une politique d'un jour, d'un mois ou d'une année; c'est une politique qui embrasse les années à venir. Quand on l'a promulguée, elle tenait compte de la situation qui existait ou qu'on croyait exister à l'époque; elle a été proposée à la lumière des conditions financières du pays, et des conditions mondiales de l'époque. Cette politique sera appliquée à la lumière de la situation financière actuelle du pays et à la lumière de la situation générale du monde entier. C'est la politique que nous croyons la meilleure à suivre à la fois dans les intérêts du pays et dans ceux de l'empire.

M. CLARK: Les dépenses navales inscrites au budget à cette session, représentent-elle la proportion exacte du Canada dans les dépenses navales de l'empire?

L'hon. M. MACKENZIE KING: Je me ferai un plaisir d'examiner cette question plus tard. La proportion doit être considérée dans ses rapports avec tous les autres aspects du sujet. Il est parfaitement convenable de la considérer dans ses rapports avec les dépenses navales et militaires que nous sommes appelés à faire en ce moment, dans ses rapports avec notre dette publique à laquelle nous avons encore à faire face sous forme d'obligation provenant de la guerre. Nous avons le droit de prendre toutes les choses en considération pour dire ce qu'il est sage et dans l'intérêt public en ce moment de faire sous forme de nouvelles dépenses navales.

Mais dans son ensemble, notre politique est exactement celle que j'ai indiquée à mon honorable ami. Le parti libéral a eu une seule politique depuis le commencement et ça été une politique permanente. Il n'a jamais modifié cette politique; il s'est battu pour elle, il continuera à la défendre et un jour cette politique deviendra l'orgueil du pays ainsi que du parti qui l'a inaugurée.

Voilà donc, monsieur l'Orateur, telle était la situation en 1912. Et après 1912, après le rejet de résolution concernant la construction de trois cuirassés de première classe, que fit le gouvernement de l'époque? Il affecta de croire à une nécessité urgente; cependant, à partir de cet instant et jusqu'à la déclaration de la guerre et même jusqu'à la conclusion de la paix, le Gouvernement n'a rien tenté en vue de favoriser la création d'un service naval ou—tant que les hostilités n'ont pas été déclarées—afin de remettre en service les deux navires de guerre que le gouvernement libéral avait

achetés. De fait, si ma mémoire est fidèle, dès l'instant où ces navires furent remis en service, ils jouèrent un rôle honorable dans la guerre,—dans une sphère assez restreinte, c'est vrai, mais un rôle néanmoins dont nous fûmes tous fiers dans le temps.

J'en ai dit assez touchant la période d'avant-guerre ainsi que sur les intentions et le but que visaient les deux partis relativement à l'exécution d'un programme naval. A la conclusion de la paix, alors que les troupes étaient démobilisées et au moment où le pays était appelé à consacrer des millions et des millions de dollars au rapatriement de nos soldats, aux pensions et le reste, il était tout naturel d'espérer qu'on laisserait respirer le peuple canadien au moins l'espace d'un bref instant avant de lui demander à consentir à d'autres sacrifices pécuniaires pour de la marine. Nous eûmes un bref répit, je dois l'admettre, au cours de la première année qui suivit la conclusion de la paix. Pour l'exercice de 1919-1920, le budget du service naval s'éleva à $209,456. Cette somme servit à l'entretien des divers services sous la direction du département et ayant trait à des divisions de l'administration des affaires publiques autres que celles que j'ai énumérées tout à l'heure. L'année suivante, c'est-à-dire l'exercice 1920-21, le ministre de la Marine et des Pêcheries de l'époque, commença par soumettre à l'assentiment du Parlement, dans le budget principal, un crédit de $300,000. La presse du pays annonça que le ministre avait décidé de licencier les forces navales existantes et le peuple canadien se berça de l'espoir, du moins pour un temps, qu'il allait jouir d'un léger repit relativement aux dépenses imputables au service naval. Soudain, à la grande surprise du Parlement et quelques jours à peine avant la prorogation des Chambres, alors que les représentants du peuple ayant raison de croire que leur tâche était remplie se préparaient à regagner leur foyer,—bref c'était le 14 juin—le ministre de la Marine et des Pêcheries déposa un budget supplémentaire de $2,200,000 pour le maintien du service naval.

Voici ce que disait le ministre, le 25 mars précédent:

> En face de lourdes obligations financières du Canada et du fait que l'Angleterre n'a pas encore pris de décision quant à l'adoption d'un programme naval permanent, et tenant compte aussi qu'une conférence impériale sera tenue prochainement où la question de la défense navale de l'empire viendra sur le tapis et sera discutée entre les autorités impériales et les représentants des dominions, le Gouvernement a décidé d'attendre touchant l'adoption d'une politique navale permanente pour le Canada.

Cette conclusion paraissait très logique et très raisonnable. Or, si ce raisonnement était logique et valable le 25 mai 1920, il l'est aussi aujourd'hui. Voilà l'attitude que le gouvernement du jour a adoptée touchant les dépenses navales—sauf que nous possédons un programme naval permanent.

Voici la question que nous posons pour l'instant: A la lumière des nécessités de l'heure, en face de la présente situation mondiale et du fait que la conférence impériale à laquelle l'ancien ministre faisait allusion n'a pas encore été tenue, jusqu'à quel point le gouvernement du jour serait-il justifiable de débourser les deniers publics, sous le régime de la loi du service naval? Nous assumons donc la même attitude que l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous tenons compte des lourdes obligations financières auxquelles le pays doit faire face, du fait que la Grande-Bretagne n'a pas encore décidé au juste quel programme elle adoptera et qu'une conférence impériale sera tenue prochainement alors que le problème de la défense navale sera discuté à fond entre les autorités impériales et les représentants des dominions d'outre-mer. Mes honorables amis de la gauche ont toujours soutenu que nous devons attendre que la conférence impériale ait eu lieu avant de prendre des mesures qui lieront le Parlement canadien relativement aux dépenses navales. Pour moi, ils ont parfaitement raison sous ce rapport. L'opinion qu'ils énoncent, à savoir qu'un programme naval, pour qu'il soit effectif au point de vue canadien, doit tenir compte du concours possible à établir entre l'Angleterre et les autres dominions au cas où un grave danger surgirait, est absolument valable à mon avis. Je parle d'un concours possible; à venir jusqu'aujourd'hui toutefois, en tant qu'il s'agit de la question des armements navals existants, nulle conférence impériale n'a été tenue depuis la conclusion de la paix.

Mais, voyons donc un peu les autres observations de l'ex-ministre à ce sujet, et j'en arrive au point qui a particulièrement rapport aux navires qui font le sujet du présent débat:

> Le Gouvernement a donc décidé de maintenir le service naval canadien sur le pied où il était avant la guerre et nous avons accepté l'offre que nous a faite la Grande-Bretagne d'un croiseur léger et de deux contre-torpilleurs pour remplacer les deux navires-écoles inutiles et démodés que nous possédons, le *Niobé* et la *Rainbow*.

Il y a deux ans, la Chambre pouvait et elle peut encore exiger des renseignements définis au sujet de ces navires, prétendu don de l'Angleterre. Nous n'avons jamais eu

la raison de ce don, ni si le gouvernement britannique l'avait fait sans que nous l'en eussions prié ou si le gouvernement canadien de cette époque avait suggéré au gouvernement britannique de nous offrir des navires. Le chef de l'opposition, qui était alors premier ministre doit le savoir. Voudrait-il dire à la Chambre dans quelles circonstances ces cinq navires furent acceptés de l'Angleterre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire au juste à quelle date cela a eu lieu, mais je pense que je n'étais pas premier ministre alors. Tous ce que je sais, c'est que l'Angleterre a offert les cinq navires et qu'ils ont été acceptés. Je me rappelle qu'il y a eu des négociations au sujet de la nature de ces navires et qu'ils furent enfin acceptés comme étant adaptés aux exigences du jour et utiles à nos fins. Je ne connais aucune autre mesure à cet égard.

L'hon. MACKENZIE KING: Comme mon très honorable ami faisait partie du cabinet qui a accepté les navires, si toutefois il n'était pas premier ministre, ne trouve-t-il pas étrange qu'on ne l'ait pas informé des conditions relatives à cette offre ou à son acceptation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sache pas qu'il y ait eu de conditions spéciales et je me demande pourquoi il y en aurait eu.

L'hon. MACKENZIE KING: N'est-il pas étonnant qu'on ait accepté un don comportant une dépense d'environ $2,500,000, sans aucune entente, convention ou condition entre les parties à la transaction?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement de cette époque se proposait de les entretenir, de les employer à ses fins, sinon il ne les aurait pas acceptés.

L'hon. MACKENZIE KING: En a-t-il informé le gouvernement britannique?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas que je sache. A ma connaissance, le gouvernement britannique n'a rien exigé. Il avait confiance au Canada.

L'hon. MACKENZIE KING: Alors, voici à quoi cela se réduit: Le gouvernement de cette époque voulait mettre cinq navires en service, ce qui comportait une dépense de $2,500,000, mais il n'y avait pas été autorisé par le Parlement et il ne lui a jamais soumis la question de savoir s'il avait raison de faire cette démarche.

[L'hon. Mackenzie King.]

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre sait bien que nous ne pouvions mettre un navire en commission ni faire aucune dépense tant que le Parlement ne nous y pas autorisés par son vote. Nous lui avons demandé un crédit et il l'a voté.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous aviez alors accepté les navires?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais le Parlement n'avait pas besoin de se prononcer à cet égard; il ne se prononce pas aujourd'hui.

L'hon. MACKENZIE KING: Quelle a été l'attitude de mon très honorable ami et de ses collègues au Parlement? Ils nous ont dit que si nous refusions de voter ces deniers, nous refusions, par le fait même, ce cadeau du gouvernement britannique.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre voudrait-il citer ce qui a été dit à cet égard?

L'hon. MACKENZIE KING: Je le pourrais si j'avais le temps de le chercher. Je l'aurais vite trouvé. Telle est, en substance, la raison qu'on a alors donnée. Voici la situation: Par rapport à la politique dont ce Parlement puisse avoir à s'occuper, nous prétendons que ce qu'il s'agit de faire ou de ne pas faire doit-être assujetti à la discussion dans cette Chambre et dans ce Parlement. C'est là une condition essentielle. Cependant, il n'a été donné ni au peuple canadien ni à ses représentants au Parlement de discuter le don de ces navires, il n'a pas été donné, non plus, au Parlement britannique de le discuter. Tout s'est fait en secret entre quelques ministres associés à mon très honorable ami et une couple de membres du cabinet britannique.

Ce que nous avons soutenu alors et ce que nous soutenons aujourd'hui c'est que l'acceptation de ces cinq vaisseaux obligeait le pays à suivre une certaine ligne de conduite pendant des années encore. Nous avons prétendu qu'avant que cet engagement fût définitif, le Parlement aurait dû être complètement renseigné et avoir l'occasion de manifester son sentiment. Dans la mesure où nous avons pu, nous, membres du parti libéral, exprimer notre avis, nous nous sommes insurgés contre l'acceptation de ces vaisseaux. Nous avons demandé qu'on ne les mît pas en armement à ce moment—car nous les considérions, dans les circonstances, comme un luxe fort coûteux et inutile. Me sera-t-il permis de citer deux

courts extraits des observations, qu'à titre de chef de l'opposition, je n'ai pas craint de faire alors relativement à l'acceptation de ces vaisseaux. Je les emprunte au hansard du 14 juin 1920:

Je n'essayerai pas en ce moment de faire aucune critique à propos de l'acceptation de ce cadeau, sauf pour mentionner le fait que sur ces questions le Parlement devrait être consulté en premier lieu.

Le peuple canadien a le droit —par la bouche de ses représentants au Parlement—de dire si, oui ou non, le pays doit assumer en ce moment les obligations qu'entraîne le programme que le ministre a exposé cet après-midi. Le Parlement canadien jouit de ce droit inaliénable et le Gouvernement, avant d'adopter pareille attitude, aurait dû consulter le peuple au lieu de prendre ses engagements à la suite de négociations secrètes conduites par le premier ministre et ses collègues au cours de l'année écoulée ou des derniers mois. Le ministre de la Marine se contente d'informer le Parlement que les négociations ont été conduites par le premier ministre du Canada et ses collègues, d'une part, et certains membres de l'amirauté britannique, de l'autre; de plus, nous sommes informés que des obligations ont été assumées par décrets du conseil à l'insu du Parlement.

Et j'ajoutais, plus loin:

Une vague d'indignation va balayer toute l'étendue du Canada à la nouvelle que maintenant que la paix est conclue et au moment où nous songeons à réduire nos dépenses militaires et navales, après que le Gouvernement du jour a fait des promesses en ce sens, nos honorables collègues formulent un programme naval aussi élaboré, sans avoir consulté le peuple canadien et sans que le Parlement ait eu voix au chapitre d'aucune façon. Voilà la grande objection, monsieur l'Orateur, que je tiens à soulever pour l'instant contre le programme qu'a formulé le ministre au nom du Gouvernement. Je ne veux pas discuter, aujourd'hui, si le Gouvernement devrait ou ne devrait pas adopter tel ou tel programme. Pour moi, je suis d'avis que le Canada devrait aider à la défense navale de l'empire—en assumant la protection de notre littoral et en prêtant son concours à la Grande-Bretagne sous d'autres formes—cependant, je prétends aussi que le Canada a le droit absolu d'exiger qu'une question de cette importance soit débattue au Parlement au lieu de l'être dans les conciliabules secrets du cabinet. En toute cette affaire, c'est évident le Gouvernement à décidé de nier absolument les droits du peuple canadien en négligeant de mettre ses représentants au Parlement au fait de la situation, en refusant de leur fournir l'occasion de se prononcer quant à l'à-propos d'accepter ou de refuser ces navires de guerre, d'autoriser ou de prohiber les dépenses que coûtera l'entretien de cette marine et de décider en somme si nous devons entreprendre l'exécution d'un pareil programme à l'heure qu'il est. Le Gouvernement se contente de faire savoir au pays qu'il n'a pas de programme arrêté et qu'il n'en aura pas tant que n'aura pas eu lieu la conférence impériale convoquée pour l'année prochaine.

Ce qui s'est dit à ce sujet, d'une part, a également été dit, d'autre part, par plusieurs députés qui ont pris la parole à cette époque-là. Qu'on me permette de rappeler un paragraphe d'un discours de mon honorable ami, le ministre des Finances, au cours du même débat. Voilà ce qu'il disait alors à propos de ces vaisseaux:

Je dis qu'il existe des raisons qui nous empêchent d'aller plus loin dans cette voie. D'abord nous manquons de fonds, en outre, nous ne sommes pas à même d'entreprendre aujourd'hui une politique navale soutenue et enfin, raison principale, si nous acceptons ces navires de l'Angleterre, nous acceptons autant de charges inutiles. Nous devrions dire avec quelle gratitude nous tenons compte de l'offre de l'Angleterre, mais que, pour le moment, nous ne saurions l'accepter. Plus tard, nous pourrons peut-être prendre les navires quand nous aurons une politique définie dans ce sens. Nous ne laisserons pas de côté nos responsabilités navales, ni refuserons de faire notre part, mais, après tout ce qui est arrivé, qu'on nous permette de respirer, qu'on nous laisse fouiller au fonds des choses et surtout qu'on nous permette de dépenser nos revenus à des choses plus urgentes que celle-là.

Telle a été l'attitude de notre parti, lorsqu'il était dans l'opposition, et telle est son attitude aujourd'hui. Il est des choses plus urgentes, disons-nous; des besoins d'argent plus pressants que ceux qui ont trait à cette participation aux fins de la marine.

Mais il y a plus. Non seulement le Parlement n'a pas été consulté; non seulement le dernier gouvernement a imposé une obligation au pays en l'obligeant à ces dépenses contre son gré; mais lors de la réunion du parlement anglais, après que ces dons eussent été faits au Canada, nous constatons que les membres des communes d'Angleterre les ont critiqués parce qu'ils avaient eu lieu à l'insu du parlement de la Grande-Bretagne. Voilà la bizarre situation dans laquelle les deux pays ont été placés par la façon dont le ministère précédent a traité avec quelques-uns de ses amis du cabinet de Londres. Est-ce là la manière d'unir plus étroitement l'empire britannique, d'élaborer un bon programme naval commun—manière subreptice qui souleva dans les deux parlements des deux pays des protestations contre une ligne de conduite qui a sa source dans le refus de les consulter sur cette affaire?

J'ai par devers moi les premier, deuxième et troisième rapports, et le rapport spécial du comité des comptes publics, ainsi que le procès-verbal des séances du comité, la transcription des dépositions et les appendices des documents de la Chambre des communes d'Angleterre (juillet 1921); et à la page 9 du troisième rapport du comité, je relève le passage suivant:

Relativement aux comptes de la marine, de l'armée et de l'aviation, notre attention a été appelée sur les dons considérables de biens publics que l'on a faits aux puissances alliées, aux Dominion et à divers établissements.

Omettant les moindres choses, nous remarquons "comptes de la marine, page 36", le na-

vire britannique *Encounter* avec certains canons et approvisionnements donnés à la Confédération australienne; trois corvettes pour l'enlèvement des mines, valant environ £73,000 chacune, ainsi que leur grément, donnés à la Confédération australienne; deux machines de sous-marins avec certaines pièces de rechange données à la flotte royale d'Australie; deux sous-marins, class H, avec torpilles et munitions, donnés au Canada; des carènes données à un gouvernement allié. Il est évidemment grave que des vaisseaux de la marine anglaise soient donnés sans le consentement du Parlement.

Voilà le rapport du comité des comptes publics des communes anglaises, rapport qui déclare qu'il est évidemment grave que des vaisseaux de la flotte anglaise soient donnés au Canada sans le consentement du parlement de la Grande-Bretagne. Puis, jetant les yeux sur le compte rendu des délibérations, je constate que le président a posé la question suivante:

Le Parlement y consent-il ou cela a-t-il lieu sous la propre responsabilité de l'amirauté?

Il lui a été répondu:

Il nous faut préparer un dossier pour la trésorerie.

Le témoin était sir Charles Walker, C.CD., M. Millar, autre témoin, a fait une déclaration que je signale à l'attention de mon très honorable ami. La voici:

Je puis dire que dans le cas des choses les plus importantes, le don de vaisseaux aux dominions a été fait d'après les instructions du cabinet. Ce qui s'est passé, c'est que les dominions ont adressé des demandes...

Voilà ce qui est déclaré dans une déposition recueillie par le parlement anglais "les dominions ont adressé des demandes". Mon très honorable ami dit qu'il ignore comment l'offre a été faite.

M. LOGAN: Voici que la mèche est éventée.

L'hon. MACKENZIE KING: Eh bien! nous nous apercevons ici comment la chose est arrivée:

...les dominions ont adressé des demandes afin d'obtenir des vaisseaux qui se trouvaient d'ordinaire dans leurs eaux, dont l'amirauté n'avait plus besoin et qui n'avaient probablement pour elle que la valeur d'objets de rebut...

Il nous en coûte deux millions et demi par année pour les entretenir, et pour la Grande-Bretagne ils n'avaient probablement que les valeur d'objets de rebut.

...et le cabinet était d'avis que lorsqu'un dominion faisait une pareille demande, il fallait l'agréer.

Pourtant, cela ne suffisait pas au président du comité, qui a demandé de plus:

Ce que je me demande, c'est si le comité est content que des vaisseaux importants soient donnés à nos dominions sans l'autorisation du Parlement. Le cabinet peut-il donner des vaisseaux de la flotte anglaise?

A cette question, le témoin, M. Stewart, a répondu:

Je suppose qu'il n'y a pas d'exemple.

Voilà comment le Canada a obtenu ces vaisseaux.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre me permettra-t-il de lui faire cette question? Si j'ai bien saisi sa citation, elle a trait à des "dons"; le premier ministre parle de "vaisseaux dans leurs eaux". Cela ne semble pas s'appliquer au Canada.

L'hon. MACKENZIE KING: Libre à mon honorable ami d'en tirer la satisfaction qu'il pourra.

L'hon. M. STEVENS: Je ne cherche pas de satisfaction; je veux obtenir des renseignements.

L'hon. MACKENZIE KING: Je répéterai la citation:

Ce qui est arrivé, c'est que les dominions ont adressé des demandes pour obtenir des vaisseaux qui se trouvaient d'ordinaire dans leurs eaux.

Cela ne veut pas dire que ces vaisseaux se trouvaient toujours dans leurs eaux.

L'hon. M. STEVENS: Dans nos eaux?

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne pense pas qu'il soit établi de distinction entre les vaisseaux dans les eaux canadiennes et ceux qui se trouvaient dans d'autres eaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: La citation ne saurait avoir trait au Canada. J'ignore qui a fait les premières propositions, mais je sais que les vaisseaux dont il s'est agi d'abord étaient d'un type démodé et qu'ils ne consommaient pas de pétrole. Un débat s'est poursuivi pendant quelque temps au sujet de ces derniers et, en fin de compte, des vaisseaux du type le plus récent ont été acceptés. La citation ne peut pas s'appliquer à ceux-là. Le ministre déclare lui-même que les vaisseaux ont un prix qui ne permet pas de les mettre au rebut et qu'il s'en servira. A quoi bon, de la part du ministre, se lever pour dire qu'ils ne sont d'aucune utilité, qu'ils peuvent tout au plus être mis au rebut?

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne dis pas qu'ils ne sont bons qu'à mettre au rancart. C'est seulement pour le gouvernement britannique qu'ils ne vaudraient pas mieux. C'est là une déclaration faite sous la foi du serment devant le comité des comptes publics de la Chambre des Communes anglaise.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne peut se rapporter à nos vaisseaux.

L'hon. MACKENZIE KING: Cela est aussi clair que possible. Je puis dire qu'au sujet des cadeaux de navires aux dominions. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne veut peut-être pas dire le Canada, mais les navires qui se trouvaient dans leurs eaux.

L'hon MACKENZIE KING: La déclaration ne dit pas qu'il s'agissait de vaisseaux dans leurs eaux. Elle mentionne "les dominions" et cela comprend le Canada. Elle ne parle pas de navires dans "nos eaux" mais dans "leurs eaux". Tous les vaisseaux se trouvent compris aussi clairement que possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand ces navires ont-ils été dans nos eaux auparavant?

L'hon. MACKENZIE KING: Parlant des vaisseaux en général, la déclaration fait allusion à ceux qui se trouvaient habituellement dans leurs eaux. Le témoin a évidemment cherché à excuser le cabinet, mais le comité des comptes publics de la Chambre des communes s'est opposé à ce que des cadeaux fussent faits à l'insu du Parlement. Quoi qu'il en soit, je pense que tous les honorables députés pourront juger de la valeur de ce témoignage par eux-mêmes. Le témoignage, tel qu'il a été entendu par le comité, comporte exactement ce que contient cette déclaration. Mon honorable ami ne peut nier que les vaisseaux ont été offerts par le gouvernement britannique. Eh bien! d'après les déclarations que j'ai citées, nous voyons que cette conduite n'a pas de précédents. Si le gouvernement anglais avait gardé ces navires, il aurait dû probablement les mettre au rancart; il était avantageux pour lui d'en faire cadeau. Ce que nous réprouvons, c'est que le ministère de mon honorable ami et celui de son prédécesseur aient accepté des navires qui auraient pu être mis au rebut par les autorités anglaises, mais qui nous coûtent deux millions et demi, sinon plus, et cela sans que le Parlement ait jamais été consulté pour savoir si nous devrions les accepter ou non. Je passe maintenant à la conférence impériale des premiers ministres à laquelle mon très honorable ami a assisté. Laissez-moi vous dire que l'attitude du cabinet aujourd'hui est absolument conforme au principe établi dans la résolution de la conférence des premiers ministres, résolution citée par le très honorable député et qui est ainsi conçue:

> Tout en reconnaissant la nécessité de la coopération entre les diverses parties de l'empire pour assurer la défense navale essentielle à sa sécurité, et tout en comprenant que le pied d'égalité avec les forces navales de toute autre puissance constitue le minimum nécessaire à cette fin, cette conférence est d'avis que la méthode et les frais de cette coopération sont des questions qui dépendent en dernier ressort des divers parlements intéressés, et que toutes les recommandations à cet égard devraient être renvoyées après la prochaine conférence du désarmement.

Laissez-moi dire un mot de la première partie de cette résolution qui est ainsi rédigée: "reconnaissant la nécessité de la coopération entre les diverses parties de l'empire." Cela veut dire la coopération tel que le mot est employé dans la loi du service naval canadien, ou bien je ne puis accepter d'autre signification. Si cette expression comporte une autre obligation que celle que le Parlement s'est déclaré prêt à assumer touchant notre défense nationale, alors je soutiens qu'elle dépasse les droits et les pouvoirs dont le chef de l'exécutif était investi, et qu'il ne pouvait appuyer cette résolution. J'ai demandé au très honorable député si la portée de cette résolution dépassait les engagements que le Parlement avait consenti à remplir. Il m'a répondu dans la négative et j'ai accepté sa parole. Je la citerai de nouveau parce qu'elle fait bien voir la politique des libéraux au sujet du service naval. Voici:

> La Chambre tout en reconnaissant l'utilité pour le Canada d'être représenté à la conférence impériale ou conférence des premiers ministres de l'empire qui pourrait être convoquée, désire exprimer l'avis que, au cours de ladite conférence, aucune décision ne soit prise qui entraînerait un changement quelconque dans les relations du Canada avec celles des autres parties de l'empire, et que vue la situation financière actuelle du Canada, rien ne devrait être fait de nature à engager le pays dans de nouvelles dépenses pour fins navales ou militaires.

Telle était l'attitude des libéraux avant que mon très honorable ami assistât à la conférence impériale en qualité de représentant du Canada. Je conclus de ses remarques que cette résolution était inutile, qu'il n'a pas outrepassé le principe qu'elle comportait en représentant ce pays à la conférence impériale.

Le Gouvernement actuel se propose d'accepter cette interprétation de ses actes à la conférence, et de ne reconnaître aucune obligation qui peut directement ou indirectement avoir été consentie de la part du Canada, entraînant des dépenses militaires ou navales, autres que celles qui avaient déjà été convenues avant que mon très honorable ami n'assiste à la conférence. Je désirerais que mon honorable dise franchement et clairement à la Chambre, s'il croit que cette interprétation n'est pas la bonne, ou s'il croit que de nouvelles obliga-

tions ont été imposées au Dominion à cause de sa présence à la conférence des premiers ministres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme je l'ai dit, la résolution n'aurait pu être rédigée plus clairement. Elle ne signifie rien autre chose que ce qu'elle indique. Elle ne nous lie aucunement. Elle dit très clairement, comment et dans quelle proportion nous feront notre part. Seul notre conception du devoir du juste et de l'honneur détermine nos obligations, dans l'empire.

L'hon. MACKENZIE KING: C'est très clair. Je désirerais appeler l'attention des honorables députés sur un ou deux points. D'abord, en ce qui concerne les navires acceptés, ainsi que je l'ai dit, nous avons constamment prétendu que le Parlement aurait dû être consulté avant que l'on n'accepte ces navires, et je crois qu'il n'est que juste et convenable, à l'heure actuelle, que le Parlement sache que nous n'admettons aucune obligation en vertu d'un acte quelconque de nos prédécesseurs, sans consultation préalable du Parlement ou sans approbation du Parlement à ce sujet.

L'hon. M. CRERAR: Cela comprendrait les obligations morales?

L'hon. MACKENZIE KING: Voilà un point qui pourrait être examiné indépendamment de toute autre considération, mais je dis que mon honorable ami n'avait pas le droit—et je crois comprendre de ces paroles qu'il ne l'a pas fait—de lier le pays en quoi que ce soit à la dernière conférence des premier ministres, à part ce qui avait été convenu formellement en Parlement. La résolution dit:

> La conférence est d'avis que la méthode et les dépenses sont des questions qui doivent être déterminées par les divers parlements intéressés.

Telle est l'attitude que nous adoptons en ce moment; bien que nous ayons notre politique navale, il est de notre devoir de venir en Parlement discuter les dépenses soit partielles soit intégrales qu'elle comporte. Et ce n'est pas tout, nous sommes aussi d'avis que les vues exprimées dans la recommandation suivante ou la déclaration suivante sont les seules qui soient sensées et convenables, à savoir: que toute recommandation à ce sujet doit être différée jusqu'à ce que la prochaine conférence sur le désarmement ait lieu. C'est pour cette raison que le gouvernement d'alors n'aurait dû accepter aucun navire qui entraîne de nouvelles dépenses navales pour le pays. La conférence des premiers ministres a jugé bon de déclarer que, les dominions, avant de rien entreprendre d'important relativement à leur politique navale respective, devraient tenir compte de la conférence concernant le désarmement et des décisions possibles de cette conférence. Nous avons attendu cette conférence, et notre programme est en partie le résultat de ce qui y a été décidé. Le ministre de la Défense navale nous a cité cet après-midi un document que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre, le 11 avril. C'est un memorandum du gouvernement britannique concernant les relations anglo-françaises; je désire répéter une phrase qu'il a citée, car elle indique pourquoi le Gouvernement actuel ne trouve pas sage que le pays encoure d'autres dépenses pour des sous-marins, ces sous-marins, il ne faut pas l'oublier, ont été acceptés par le premier ministre du temps, alors qu'il n'avait même pas, je crois, consulté son cabinet, il n'avait certainement pas consulté le Parlement. On les a mis en commission, et nous en payons les frais depuis. Que dit le memorandum anglais?

> L'opinion anglaise, cependant, se basant sur quatre années d'expérience, est que les sous-marins ne sont efficates que contre les navires marchands, et qu'ils sont tout à fait inefficaces comme instruments soit d'attaque, soit de défense.

Nous ne nous croyons donc pas justifiables, étant donné l'opinion exprimée dans ce memorandum, d'entreprendre le maintien de sous-marins. Mais, si cela n'est pas suffisant, je référerais mon très honorable ami et les honorables députés de l'opposition officielle au rapport de sir Robert Borden à la conférence concernant la limitation des armements qui a eu lieu à Washington. Permetez-moi de lire les propres paroles de sir Robert Borden au sujet de sous-marins, qui se trouvent à la page 22 du rapport qui a été soumis à la Chambre et dont mes honorables amis ont des exemplaires. Le rapport dit:

> La délégation britannique soumet une proposition qui s'impose à l'attention générale et qu'il convient de mentionner ici. Elle tendrait à la suppression complète du sous-marin. Voici le texte de la proposition telle qu'elle fut officiellement consignée:
>
> La délégation britannique désire expressément inscrire au dossier son opinion que l'emploi du sous-marin, bien que de peu de valeur pour des fins de défense, implique infailliblement des actes qui sont contraires aux lois de la guerre et aux doctrines humanitaires, et les délégués expriment le désir que les efforts communs tendent à en interdire l'entretien, la construction ou l'emploi. Ce vœu provoqua un débat remarquable auquel on a donné la plus grande pu-

blicité. Aux yeux de ceux qui ont acquis une connaissance tant soit peu intime du caractère de la guerre sous-marine, la recommandation exprimée dans cette proposition semble des plus acceptables.

On a représenté avec succès que comme moyen de défense, le sous-marin constitue une arme de mérite relativement restreint, tandis que, d'autre part, la nature même du vaisseau et les difficultés de sa navigation sont telles que son emploi entraîne des actes incompatibles aux préceptes les plus élémentaires de l'humanité.

En face d'une déclaration semblable, étant donné que la conférence des premiers ministres a exprimé l'opinion qu'on devrait tenir compte, dans la préparation d'aucune politique navale, dans l'avenir, du travail de la conférence sur la limitation des armements, tenue à Washington, je demande à mes honorables amis de me dire si ce Gouvernement aurait ou non raison de persister à tenir en service les sous-marins que l'ancienne administration a acceptés.

Monsieur le président, permettez-moi de dire, en terminant, que le Gouvernement se rend compte, autant que l'a fait aucun de ses prédécesseurs, de l'obligation qui incombe à ce pays, comme nation et faisant partie de l'empire britannique. Il n'hésite pas à reconnaître son obligation quant au service de terre et à celui de mer, ainsi que ses obligations, soit morales ou autres, à tous les autres points de vue. Cependant, nous ne pouvons remplir ces obligations qu'en tenant compte de la situation actuelle, qui par tout l'univers et notamment dans notre pays, diffère de ce qu'elle était avant la guerre.

A en juger par les arguments avancés par mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) on serait porté à croire que la situation ne diffère en rien, aujourd'hui, dans le monde entier, de celle qui a existé dans le passé. Il a parlé longuement et éloquemment de l'attitude de la Grande-Bretagne qui avait mis au rancart un si grand nombre de navires de guerre; mais il n'a jamais dit que les autres pays avaient diminué leur effectif naval d'un nombre équivalent d'unités. Il n'a soufflé mot de la disparition complète d'un grave péril.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est évident que mon honorable ami n'a pas bien compris mes paroles. J'ai parlé de la diminution opérée dans l'effectif de la marine de guerre des Etats-Unis et de la destruction de la flotte allemande.

L'hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami a parfaitement raison de dire qu'il a parlé de ces sujets, mais il ne les a pas mentionnés à propos de ce que je veux dire. Je parle des observations qu'il a faites sur la nécessité où le Canada se trouve de reconnaître son obligation morale envers l'Angleterre. Cela lui a fourni l'occasion de parler longuement de la façon dont la Grande-Bretagne avait diminué ses différentes escadres et de la nécessité où cela met le Canada de contribuer aux besoins de la situation dans une mesure plus forte qu'il ne serait tenu de le faire s'il en était autrement. Les honorables députés le savent parfaitement, l'état de choses qui existe, dans l'univers, aujourd'hui, diffère immensement de ce qu'il était avant la guerre, surtout en ce qui a trait aux navires de guerre. La flotte allemande a été complètement détruite. A quelle atttaque, du côté de la mer, aucune partie de l'empire britannique est-elle exposée aujourd'hui? Mon très honorable ami pense-t-il que le Canada, la Grande-Bretagne ou toute autre partie de l'empire britannique va être attaqué par les Etats-Unis, par la France ou par le Japon? Ces pays ont récemment conclu un traité les liant mutuellement, dans le but d'aider à éviter la possibilité d'une guerre entre eux. Y a-t-il quelque péril de la part de l'Italie ou d'aucun pays de moindre importance? N'avons-nous pas le droit, en étudiant les dépenses, ici, de tenir compte de cet ensemble de faits? Devous-nous supposer que la situation sera toujours ce qu'elle était avant 1912? Je crois que le Gouvernement a raison de prendre — en vérité, il faillirait gravement à son devoir tel qu'il le conçoit, en ne prenant pas en très sérieuse considération les changements survenus de nos jours dans la situation mondiale; de même, il doit tenir compte du fait que notre situation financière n'est plus la même et de l'opinion des contribuables sur ces questions. Nous ne pouvons maintenir l'empire britannique mieux qu'en contribuant à rendre notre peuple uni, satisfait et heureux. Et puisque mon très honorable ami parle d'obligation morale, qu'il me permette de lui rappeler que le meilleur moyen de se défendre consiste à n'offenser aucun autre pays, quand on peut l'éviter. Je songeais à cela, hier soir, quand le très honorable député parlait d'exclusion à propos d'une grande puissance asiatique. S'il veut édiger un empire et en même temps éviter toute nécessité de dépenses militaires, qu'il traite avec courtoisie les autres grandes puissances et l'on n'aura besoin alors ni de munitions ni d'engins de guerre. Faisons preuve de cette bienveillance grâce à laquelle on cessera complètement la construction d'immenses arme-

ments, au lieu de susciter la malveillance qui, depuis le commencement du monde, a été la cause des guerres entre les nations. Nous comprenons quelles sont nos obligations morales et nous ferons tout notre possible pour les remplir: ce que je viens d'indiquer est la meilleure façon d'y arriver.

On peut dire aussi qu'il est plus sage et plus prudent de la part du Gouvernement d'attendre une autre conférence impériale avant d'inaugurer un service naval tel que celui indiqué par mes honorables amis, lequel ne serait peut-être pas acceptable ou qui serait susceptible d'être un gaspillage inutile, comme l'ont prouvé les sous-marins. Voilà les raisons qui ont engagé le Gouvernement à diminuer pour l'instant les dépenses navales et militaires. Nous cherchons à réunir les grands services de la défense et à grimper en un seul département, sous la direction d'un seul ministre, les forces navales, militaires et aériennes. Quel est l'objectif? Evidemment, c'est dans un but d'économie, dans l'intention de réduire les dépenses; or, on ne saurait choisir une meilleure occasion pour effectuer cette réduction. Le Gouvernement considère que c'est le premier de ses devoirs, la première de ses obligations. Il comprend parfaitement quels sont ses autres devoirs et obligations, mais il croit servir mieux les intérêts de l'ensemble de l'empire britannique en s'attirant, sur la question de dépense, terrestre ou maritime, les sympathies de tous les citoyens de ce dominion, plutôt qu'en allant à l'encontre de leurs justes désirs avec des expériences de toutes sortes qui ne serviront qu'à augmenter les impôts et à la fin du compte sans aucune utilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai point l'intention de faire un discours en réponse aux remarques de mon honorable ami. Je signalerai simplement trois ou quatre points afin que mes paroles ne soient pas mal interprétées. Le premier ministre a consacré une grande partie, je dirai au moins la moitié de son discours, non pas surtout à analyser le sujet, mais plutôt à attaquer d'une façon constante et violente ses adversaires politiques, ainsi que l'attitude prise par eux à différentes époques à ce sujet. J'ai essayé de faire l'exposé de la question, et je demande au comité de juger si, dans le cours de cet exposé, j'ai attaqué ou essayé d'attaquer qui que ce soit en vue de gagner les sympathies de la Chambre à l'un ou l'autre des vieux partis. Je n'ai fait aucune comparaison des mérites relatifs de leur attitude réciproque. Si j'ai évité de le faire, ce n'est point parce que je ne m'en sentais pas capable. Si le moment était propice et si cela pouvait servir à quelque chose, je pourrais me servir d'un argument aussi énergique, j'oserais même dire, avec tout le respect que je lui dois, plus énergique et plus conforme aux faits que ne l'a fait le premier ministre. Ce n'était pas le but que je visais... (*Exclamations.*) ...les tactiques habituelles se font remarquer. Quelle différence d'attitude entre les deux côtés de la Chambre?

M. DUFF: C'est parce que vous êtes débout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le crois; c'est sans doute la raison. Les honorables députés ne peuvent-ils pas me répondre d'une autre façon?

M. DUFF: C'est votre faute et non la nôtre.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai fait un exposé de la question afin d'en découvrir la perspective et de permettre au comité de mieux juger ce qu'il convient de faire à l'heure actuelle. C'est tout. Je n'ai pas attaqué le principe de la loi du Service naval; je ne l'ai d'ailleurs jamais attaqué depuis que je suis membre de la Chambre des communes. J'ai dit que cette loi ne permettait pas d'organiser une marine, soit comme navires ou comme marins, en temps voulu pour parer aux éventualités. Je n'ai pas attaqué le principe de la loi. En réalité, j'affirme qu'en 1918 à la conférence, sir Robert Borden lui-même a proposé, au nom des dominions, que la meilleure méthode à adopter, en fait de politique permanente, était d'agir dans le sens de la loi du Service naval. Sur cette partie de la proposition du ministre qui touche le service naval canadien, je n'ai rien à redire pour l'instant. Mais la loi ne suffit pas, il s'agit de savoir ce que le Gouvernement a l'intention de faire en vertu de cette loi et c'est cela que je critique. Je me propose de me confiner à cela dans ce que je dirai. Je ne me laisserai pas entraîner dans de vieilles discussions qui ont eu lieu il y a des années. Nous ne gagnons rien en y faisant allusion ce soir. Je désire simplement discuter quelques instants certaines des observations faites par le premier ministre touchant la question que nous discutons.

Ces propositions sont-elles, au sens de la loi du service civil, suffisantes et dignes de notre pays? Le premier ministre m'attaque

très amèrement parce que je faisais partie du gouvernement qui a accepté le cadeau gratuit de cinq navires du gouvernement britannique, et il dit que nous ne devions pas les accepter sans le demander au Parlement, parce qu'en les acceptant nous nous engagions à les entretenir. En acceptant ces navires, le gouvernement de l'époque avait certainement l'intention de les entretenir et de les utiliser dans le but pour lequel il les avait acceptés. Mais nous ne pouvions le faire sans obtenir l'autorisation du Parlement. Nous ne pouvions pas payer un sou des frais entraînés par cette obligation sans nous adresser au Parlement pour en obtenir l'autorisation. Nous nous sommes adressés au Parlement et nous avons obtenu une autorisation dans ce but—exactement la même autorisation que celle qui est aujourd'hui demandée par le Gouvernement.

Est-ce le raisonnement de l'honorable premier ministre? Mais le Parlement ne pouvait pas faire autrement. En laissant simplement ces navires entrer dans nos ports vous obligiez moralement le pays à entretenir et utiliser ces navires? Est-là le raisonnement? Je ne le pense pas, mais c'est cela, comment son Gouvernement s'acquitte-t-il de cette obligation morale en abandonnant les navires? La propre conduite du Gouvernement montre qu'il ne croit pas que nous avons encouru une obligation morale par la simple acceptation des navires en question. A tort ou à raison, c'est là l'attitude du Gouvernement. Si l'obligation existe, comment peut-il maintenant abandonner ces navires?

M. VIEN: Mon très honorable ami me permettra-t-il une question? Ne croit-il pas que le Canada, comme les autres puissances, devrait désarmer après la conférence de Washington?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député doit s'être endormi. Je parlais d'un sujet tout à fait différent.

M. VIEN: J'étais bien éveillé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, pourquoi veut-il que j'abandonne le sujet que je discute? Nous avons demandé au Parlement l'autorisation de dépenser ce dont nous avions besoin. Je ne m'occupe pas de la position du gouvernement britannique. Le gouvernement britannique s'est départi de sa propriété, nous ne nous sommes départis de rien, telle est la différence. Il appartenait au peuple et au Parlement anglais de décider ce qu'ils avaient à faire. L'honorable député tente de déduire de témoignages qui ont été donnés là-bas la conclusion que nous avons accepté des navires sans valeur. Les navires peuvent être vus; ce sont des navires modernes.

M. DUFF: Pas du tout, ce sont de vieux navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ne sont pas aussi modernes qu'ils l'étaient lors de leur construction, il en est de même pour tout. Après que le Gouvernement aura eu ces deux chalutiers pendant trois ou quatre ans, ils ne seront pas modernes, non plus. En partant de ce principe, nous n'aurions jamais rien. Ces navires étaient de construction moderne, construits pour brûler du pétrole. Ils étaient aussi modernes que ceux que le gouvernement britannique avait, c'est-à-dire dans les navires de ce tonnage et employés dans le même but. Ce ne sont pas des navires de ligne, bien entendu, mais ils peuvent servir à la préparation du personnel naval. Le fait est que ces navires étaient bons quand nous les avons acceptés; ils le sont encore aujourd'hui et le Gouvernement l'admet en disant qu'il va les utiliser.

M. VIEN: L'Angleterre n'avait pas l'intention de les garder au service.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Le gouvernement britannique pouvait avoir assez de navires sans ceux-là; c'est une chose que j'ignore, mais je sais bien que ce sont des navires bien construits, des navires modernes. Mon honorable ami dit ensuite...

M. CANNON: Comment mon très honorable ami peut-il prétendre que l'Angleterre s'attend à ce que nous gardions ces navires au service quand elle met d'autres navires au rebut?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'Angleterre met aujourd'hui ses navires au rebut; elle en a mis vingt-trois ou vingt-quatre. Cependant, cela n'implique nullement que nous n'ayons pas d'obligations en matière de défense navale.

M. VIEN: Elle n'a pas besoin de plus de navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'a pas besoin de plus de navires, mais elle doit conserver une force navale défensive et c'est pour le maintien de cette défense que je parle maintenant.

M. VIEN: C'étaient des navires de surplus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Admettons-le, il n'en reste pas moins vrai que le service naval doit être entretenu et cet entre-

tien coûte de l'argent. L'Angleterre dépense cette année environ 400 millions, soit $10 par tête, alors que notre dépense par tête est de 17 cents.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne pense pas que mon très honorable ami saisisse très bien le point que j'ai voulu mettre en relief quand j'ai parlé du droit du Parlement de décider ces questions. Prétendra-t-il que le ministère unioniste, qui fut constitué pour le temps de guerre, était autorisé à adopter un programme naval une fois la guerre finie? Soutiendra-t-il que le ministère qu'il forma lui-même avait le droit de s'occuper de cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je prétends.

L'hon. MACKENZIE KING: Où preniez-vous ce droit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement existant était obligé de mettre à exécution les mesures politiques qui s'imposaient. En tout cas, le ministère n'a pas inauguré une politique nouvelle en matière navale.

L'hon. MACKENZIE KING: Le pays avait-il compris que le ministère unioniste, après la guerre, était autorisé à inaugurer une politique navale pour l'avenir?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministère unioniste n'a pas inauguré de politique navale.

M. DUFF: Enfin, il a raison, pour une fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crains que notre collègue ne soit blâmé pour cette réflexion.

M. DUFF: Soyez tranquille de ce côté-là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est votre prétention?

M. DUFF: Notre prétention est que le parti tory n'a jamais eu de politique navale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chef du Gouvernement prétend le contraire. Je n'ai fait qu'encourager l'instruction maritime pour le service naval, croyant que cela suffisait comme institution permanente, et je l'ai établie sur un pied qui m'a paru raisonnable dans les circonstances. Certes, le système ne péchait pas par l'extravagance, et si l'on a quelque chose à lui reprocher, c'est d'avoir été trop modeste. Nous avons cru, mes collègues et moi, qu'il suffirait jusqu'à ce qu'on connaisse les obligations générales de l'empire. Ces obligations nous ont été connues après la conférence de Washington.

J'aborde le dernier point. Après la conférence du désarmement, et à la suite des efforts accomplis par l'Angleterre, aidée des colonies, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, et même, j'ajouterai, des Etats-Unis, à la suite des efforts de tous ces pays pour limiter les armements, les obligations de la Grande-Bretagne sont restées ce que j'ai dit, avec l'adhésion des dominions.

Convient-il, maintenant, que le premier ministre du Canada soutienne que ces différentes contrées ignorent la situation réelle dans le monde? Que la Grande-Bretagne l'ignore elle-même et qu'elle s'est chargée d'obligations exagérées, sans raison aucune? Est-ce la prétention du Gouvernement? Je suis sûr qu'il ne la maintiendra pas.

Nous savons quel est le budget naval de l'Angleterre, après tous ses efforts et ceux des nations pacifiques; il est d'environ 400 millions de dollars par année. Notre premier ministre dit que notre part sur ce total doit être de 1,500,000 dollars pour exercer des jeunes gens une couple de semaines chaque année dans les ports maritimes et pour faire surveiller les eaux septentrionales par quelques chalutiers.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne sais pas de quel droit l'honorable membre me prête une opinion sur ce que doit être la part du Canada dans la défense de l'empire. C'est le Parlement qui décidera quelle forme prendra cette contribution, sans tenir compte de l'obligation morale ou de toute autre obligation dont parle le très honorable député.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chef du Gouvernement n'a nul besoin d'insister sur ce point. Je l'ai établi moi-même tout à l'heure. Le Parlement décidera ce qu'il y a lieu de faire en matière de défense navale. Mais je déclare que le Gouvernement, en nous faisant ces propositions, n'exécute pas convenablement l'obligation morale du pays.

L'hon. MACKENZIE KING: C'est l'affaire du Gouvernement.

M. DUFF: Quelles sont les obligations morales?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je m'efforce d'établir.

M. DUFF: Quelles sont ces obligations morales, au point de vue du chef de la gauche? Qu'est-ce qu'il faudrait faire?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'obligation morale du Canada est affirmée dans la résolution de 1910, admise par sir Wilfrid Laurier et à laquelle la Chambre a adhéré; affirmée de nouveau en 1912 sur la proposition de sir Wilfrid Laurier; affirmée par l'attitude du Gouvernement; réaffirmée depuis en différentes occasions, c'est-à-dire l'obligation de coopérer à la défense navale de l'empire dont nous faisons partie.

M. DUFF: Combien mon très honorable ami dit-il que nous devrions dépenser en chiffres ronds pour la marine — $5,000,000 $10,000,000, $20,000,000, $30,000,000 ou combien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas à moi à fixer le montant.

M. DUFF: Mais oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce qui nous est présenté maintenant: un crédit de $1,500,000, surtout quand il est gaspillé de cette façon, ne remplit pas les obligations du pays.

M. DUFF: J'admets avec le très honorable député qu'on ne peut pas aller très loin avec $1,500,000. Mais s'il est sincère, veut-il nous dire combien il dépenserait en 1922 pour la défense navale du Canada en vue d'accomplir nos obligations morales? Qu'il ait le courage de répondre.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. DUFF: Combien d'argent?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je dois rappeler à mon honorable ami que je ne suis pas le premier ministre du pays.

M. DUFF: Que Dieu en soit remercié.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quant au montant, je dirai qu'il devrait être beaucoup plus élevé que cela.

M. DUFF: De combien plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et je dis qu'il devrait être suffisant pour l'entraînement et le service.

M. MARTELL: Pourquoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande "pourquoi"? Le comité appréciera la position dans laquelle je me trouve quand on me pose des questions semblables. L'honorable député prétend et avec raison que si nous devions d'une façon indépendante protéger nos côtes et développer une marine qui serait suffisante pour notre défense, nous devrions dépenser — je ne sais pas s'il a raison ou non, mais je crois qu'il a fixé la somme à $200,000,000.

M. DUFF: $100,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Mais comme partie de l'empire britannique, comme nation autonome dans l'empire, nous occupons une position plus fortunée. La valeur réelle de la société des nations de l'empire britannique est que par la coopération nous pouvons assurer cette dépense à un prix beaucoup plus modique. Mais nous ne pouvons pas avoir de coopération à moins qu'il n'y ait parmi les différentes nations de l'empire un sentiment du devoir individuel de chaque nation et quelque effort loyal pour remplir ce devoir. Le *Globe* de Toronto insiste, ce matin, avec beaucoup de force sur ce point.

M. DUFF: Je voudrais ramener cela à une question de dollars et de cents; c'est la seule manière de pouvoir régler ce point. Ce que je veux savoir c'est combien le chef de l'opposition pense que le Canada devrait dépenser en 1922 pour la défense navale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je répondrai à l'honorable député que nous devrions certainement maintenir ce que nous avons.

M. DUFF: Qu'est-ce que cela coûterait?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'an dernier, cela nous a coûté $2,500,000.

M. DUFF: Vous n'avez rien fait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh oui, nous avons fait quelque chose. Il y a aujourd'hui de jeunes marins qui avec l'application de cette politique seront congédiés et dont la carrière sera détruite, avec leurs années de travail perdues. C'est l'effet qu'aura cette politique.

M. VIEN: Le très honorable député dit qu'il conserverait ce que nous avons, cela comprendrait-il les deux sous-marins?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'arriverai à cela dans une minute ou deux. Il y a à propos de cette question un point dont je voulais parler.

M. MARTELL: Puis-je demander à mon très honorable ami...

M. le PRESIDENT: Je demanderai aux honorables députés de ne pas interrompre le chef de l'opposition jusqu'à ce qu'il ait pu répondre à la question qui lui a été posée. Il a indiqué qu'il s'opposait à ce qu'on lui coupe la parole.

M. DUFF: Je voudrais avoir une réponse à ma question; combien voudrait-il dépenser cette année?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'y ai répondu.

M. DUFF: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député voulait voter comme il le devrait et si d'autres honorables députés d'en face l'imitaient, et s'il était de mon devoir de le faire, cela ne me prendrait pas longtemps pour annoncer une politique convenable pour le pays.

M. DUFF: Mais nous n'avons pas confiance au chef de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puisqu'il en est ainsi, nous ne nous querellerons pas sur ce sujet.

M. CANNON: Mon très honorable ami me permet-il de lui poser une question? Il prétend que nous devrions protéger nos côtes, à notre titre de partie intégrante de l'empire britannique. Peut-il nous dire contre quelles attaques nous devrions protéger nos côtes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Du moment que nous n'avons rien à redouter, pour quelle raison gaspillerions-nous un million et demi de dollars afin de faire des préparatifs en ce sens? Le premier ministre a proféré une observation semblable; or, en y songeant bien — avec la permission de la Chambre — l'honorable député de Dorchester doit admettre que j'ai répondu à sa question.

Le premier ministre affirme que toutes les nations ont promis de déclasser des navires et d'opérer des retranchements, à la conférence du désarmement. Pour quelle raison le Canada n'en ferait-il pas autant?

L'hon. MACKENZIE KING: Je n'ai jamais dit cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà ce que j'ai compris et si ce n'est pas cela, je crains d'avoir manqué absolument le sens du raisonnement de mon honorable ami. Je doute fort que le ministre du Service naval nie que ce soit là l'argument qu'il a fait valoir vendredi dernier. Et je me rappelle que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a affirmé à son tour: Les autres pays prennent un congé naval de dix ans; pour quelle raison le Canada ne suivrait-il pas leur exemple? Voilà qui nous fait voir au moins la mentalité de mes honorables amis. Or, selon moi, voici ce qui en est: le Canada est, pour ainsi dire, en congé depuis 54 ans, en ce qui concerne l'armement naval. Nous avons fait très peu sous ce rapport. Il ne saurait être question de réduction proportionnée tant que le fardeau n'a pas été réparti dans un certain degré de proportion. Je veux dire un fardeau réparti proportionnellement — non pas eu égard au chiffre de la population mais en tenant compte de toutes les considérations — j'entends donc une répartition équitable du fardeau. Voilà le point que je tiens à faire ressortir. Le Canada, certes, n'a jamais prétendu qu'il a acquitté sa part juste et raisonnable d'obligations du chef des dépenses navales. J'en arrive maintenant à cette question...

M. MARTELL: Mon très honorable ami est très complaisant; je suis donc convaincu qu'il me permettra de lui poser deux questions. Est-ce qu'une partie de ces crédits ne seront pas consacrés à la protection de nos droits concernant la chasse des phoques aux environs des îles Pribiloff? C'est là ma première question et voici la seconde: Qui a demandé les navires que nous avons reçu d'Angleterre? Est-ce que le peuple canadien n'a pas blâmé le Gouvernement de les avoir acceptés tandis que le peuple anglais a reproché au gouvernement britannique de les avoir donnés, ainsi qu'il appert par les délibérations du comité des comptes publics de la chambre des communes anglaises?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande d'abord si une partie de ces crédits ne sera pas consacrée à la protection de nos droits de pêche?

M. MARTELL: Nos droits concernant la chasse du phoque sur les îles Pribiloff.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre l'a prétendu; je dois donc répondre affirmativement à cette question. Je me demande toutefois si l'honorable député croit que nous acquittons notre juste part des dépenses navales en exerçant une certaine somme de surveillance sur les pêcheries de la mer de Behring? L'honorable député de Lunenburg affirme que cela n'a pas le moindre rapport avec la question de la défense navale. Il prétend que ce n'est qu'un prétexte afin d'excuser les sommes inscrites sous cette rubrique; voilà tout. Pour ce qui est de la seconde question, elle se résume à ceci: Est-ce que le peuple canadien n'a pas blâmé l'ancien gouvernement d'avoir accepté ces navires de l'Angleterre?

M. MARTELL: Je demande pardon à mon très honorable ami. Voici la question que j'ai posée: Est-ce que le peuple canadien n'a pas blâmé le gouvernement d'avoir accepté ces navires tandis que le peuple anglais a reproché au gouvernement britannique de nous avoir fait ce cadeau, ainsi

qu'il appert par les délibérations du comité des comptes publics de la chambre des communes anglaises? C'est-à-dire que le don et l'acceptation de ces navires ont été également blâmés au Canada et en Angleterre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'étais guère éloigné de l'exactitude. Cependant, je suis disposé à formuler mon opinion en toute sincérité. Je doute fort qu'il se soit trouvé un citoyen par cinq cents, qui ait songé un seul instant à cette question, au cours de la dernière élection.

Une VOIX: Au contraire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un honorable député rétorque: Au contraire. Eh bien! Je ne le crois pas. J'incline à croire qu'en réalité, le peuple canadien a trop à cœur l'honneur du pays et le respect de soi-même pour penser un seul instant que le Gouvernement a porté atteinte aux droits du Canada en acceptant en pur don de la métropole, des navires qui nous seraient utiles dans les préliminaires touchant la création d'un service naval canadien. Pour ce qui est de l'attitude du peuple anglais, cela ne me regarde pas du tout. J'ai autre chose à faire ici que d'apprécier les actes du parlement ou du gouvernement anglais. Le gouvernement anglais est responsable de ses actes au peuple des Iles-Britanniques comme nous le sommes au peuple canadien. Maintenant, la dernière question a trait à l'honorable député...

M. MARTELL: Mon très honorable ami me permet-il de lui poser une autre question?

Quelques VOIX: Règlement.

M. MARTELL: N'est-il pas vrai que le don de ces navires sans consultation ou approbation préalable du parlement impérial a été condamné par le comité des comptes publics de ce parlement-là? Je ne le sais pas, je le demande à mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne le sais pas, moi non plus, j'en ai seulement entendu parler par le premier ministre; mais peu nous importe, après tout. Que la députation m'en approuve ou ne m'en approuve pas, je trouve qu'il y a une grande différence entre recevoir et donner.

Le premier ministre a fini par demander quelle nation pourrait nous attaquer et pourquoi nous devrions nous alarmer. Sans pouvoir citer textuellement ses paroles, je puis dire qu'il voulait savoir quelle nation nous redoutions. C'est là une question qui se pose souvent dans cette enceinte. L'honorable député de Dorchester vient justement de la poser, et le premer ministre l'a posée aussi, en parlant de ce que nous devrions faire. Je prierais la députation de réfléchir à ce point, que j'ai mentionné en commençant à adresser pour la seconde fois la parole. Après la conférence relative aux déarmements, après qu'on eut connu tout ce qu'on pouvait connaître et fait tout ce qu'on pouvait faire, les obligations de l'Angleterre furent mises sur un pied d'égalité avec celles des Etats-Unis et furent restreintes à un certain montant qu'elle devait dépenser chaque année pour maintenir une marine d'un certain effectif. On ne saurait dire que ces obligations soient exagérées. Pas un Canadien n'oserait prétendre que l'Angleterre puisse se résoudre à avoir seulement la marine d'une puissance de deuxième rang. Etant donné que ce minimum a été déterminé en vue de réduire les armements, il ne nous reste plus qu'à décider quelle part de ce fardeau notre pays devrait assumer.

L'honorable député demande contre qui nous allons nous armer? Je l'ai déjà dit à l'occasion du budget de la milice, c'est là une question à laquelle il est toujours impossible de répondre ou à laquelle on ne répondrait peut-être pas prudemment s'il était permis d'y répondre. Je ne désignerai pas, et lors même que je le pourrais, je ne voudrais pas désigner tel ou tel peuple comme étant un ennemi possible. Ce n'est pas ce que fait un pays civilisé, ce n'est pas ce que fait le nôtre. Il s'agit tout simplement, pour nous, à l'heure qu'il est, de contribuer à la défense commune proportionnellement à ce que nous avons à défendre et à nos moyens de défense. Voilà le point que nous avons à décider. Il faut tenir compte de bien des choses, et il me faudrait du temps pour pouvoir tout dire à cet égard. Qu'il me suffise de signaler que l'Angleterre n'étant pas le seul pays de l'empire, nous ne supportons pas aujourd'hui, comparativement aux autres possessions qui font partie de cet empire, notre juste quote-part de responsabilité. A en croire le premier ministre nous devrions plutôt adopter une politique de paix. Je suis parfaitement d'accord avec lui sur ce point. Il m'accuse d'avoir cherché à manquer d'égards envers les autres pays et à provoquer des querelles. Quand ai-je été coupable de pareille conduite? Quand ai-je tenu, dans cette enceinte, un langage qui fût de nature à être interprété dans ce sens? Je ne saurais me le rappeller. D'ail-

leurs, je n'ai jamais eu l'intention de parler de la sorte. Ni ce pays ni l'empire lui-même ne sauraient être, à mes yeux, de trop grands amis de la paix. Tant en paroles qu'en actions, le Canada et l'empire doivent se montrer des plus courtois à l'égard du Japon ou de tout autre pays. Cependant, la courtoisie n'est pas incompatible avec la garantie raisonnable de notre contrôle par rapport à l'immigration et à la composition de notre peuple; si elle l'était, je devrais en conclure qu'il vaut mieux endurer que prendre une attitude apparemment hostile à l'égard d'un grand pays ami. En fin de compte, il est nécessaire que les grands pays se mettent en état de défense. Or, la mise en état de défense représentant aujourd'hui une entreprise immense, je dis que notre amour-propre devrait nous conseiller d'en assumer notre juste part.

L'hon. M. STEVENS: A cette heure très avancée...

L'hon. MACKENZIE KING: Je suis disposé à ce que nous restions ici jusqu'au matin afin d'en finir.

L'hon. M. STEVENS: Je ferai remarquer au premier ministre que lorsqu'il était dans l'opposition il aurait immédiatement riposté à un ministre qui eût fait pareille réponse. Je ne manque nullement à la courtoisie que je dois au ministère en disant que, vu l'heure avancée et l'heure qu'il était quand la séance fut levée hier soir...

L'hon. MACKENZIE KING. Je ne voudrais pas être désagréable, moi non plus. Cependant me sera-t-il permis de rappeler qu'à six heures moins dix la Chambre était prête à adopter le projet de résolution? C'est alors que son voisin de pupitre a pris la parole pour demander au ministère s'il consentirait à ajourner la séance pour donner au chef de l'opposition l'occasion de parler un peu plus tard dans la soirée. Je me suis levé pour dire que s'il n'y avait pas d'autre député qui désirait se faire entendre, nous continuerions jusqu'à six heures et qu'autrement, pour accommoder le chef de l'opposition et lui permettre de parler plus tard, nous suspendrions la séance. Dans ces circonstances, il me semble parfaitement raisonnable de notre part de vouloir que le présent débat prenne fin ce soir.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre ne m'accusera pas, je l'espère, d'avoir pendant les treize dernières sessions, jamais tiré avantage d'une entente probable. Je n'étais pas présent à ce moment-là, mais

mon collègue m'a apris qu'il savait que le chef de l'opposition s'était proposé de prendre la parole, mais qu'il ne s'attendait pas que le député de Hants reprendrait son siège avant six heures. Certes, il n'est pas rare que l'on demande au président de suspendre la séance lorsque l'heure approche. Toutefois, si mon honorable ami exige que nous siégions jusqu'à l'adoption du présent crédit, il est maître de la situation, cela va de soi.

Je ne tiens pas à ennuyer la Chambre, mais ce problème est certainement l'un des plus importants dont le Parlement ait été saisi, et je pense qu'en consentant à l'ajournement le premier ministre contribuerait beaucoup au succès de la présente discussion et à la révélation de l'opinion qu'entretient le Parlement; cependant, s'il insiste, nous devrons procéder.

L'hon. MACKENZIE KING: Je ne désire aucunement prendre une attitude arbitraire dans cette affaire, mais je crois que les membres de la Chambre commencent à sentir que nous devrions mettre la dernière main aux travaux de la session. Nous avons maintenant consacré deux jours à ce crédit, et je doute fort qu'il y ait d'autres députés que mon honorable ami qui veulent prendre la parole. S'il y en a qu'ils se lèvent et je verrai s'ils sont assez nombreux. Dans ce cas, je consentirai volontiers à l'ajournement, mais s'il n'y a que mon honorable ami, je suis d'avis que nous devrions continuer nos travaux.

L'hon. M. STEVENS: Le premier ministre est tout à fait injuste envers moi en me plaçant sous ce jour, comme si je prenais simplement la parole pour retarder l'adoption du présent crédit. Ce n'est aucunement mon intention. A mes yeux, cette question est l'une des plus importantes qui soient soumises au Parlement. La Chambre pourrait fort bien en être saisie au moyen d'un projet de résolution proposé au moment où la Chambre se disposerait à siéger en comité des subsides, ce qui fournirait l'occasion à un débat en règle pendant plusieurs jours, et avantageusement encore.

Le chef du Gouvernement a, à plusieurs reprises, énoncé comme l'une de ses maximes fondamentales qu'il doit consulter le Parlement; et voici qu'il infère de ce que trois ou quatre membres de la Chambre ont pris la parole, six tout au plus, sur cet important sujet, qu'on peut le régler sans discuter davantage.

J'ai écouté avec beaucoup d'indulgence et d'attention la discussion d'aujourd'hui,

ainsi que le très bref délai, qui n'a pas duré tout un jour, comme le premier ministre le laisse entendre, qui s'est engagé dans une circonstance antérieure. En soumettant cet article du budget, le ministre a prononcé un discours qui a peu duré, et le chef de l'opposition a déclaré que le crédit était si important qu'il aimerait à avoir du temps pour l'examiner. Puis nous nous sommes réunis cet après-midi et nous l'avons encore discuté. Je regrette que la discussion qui s'est engagée ce soir et principalement le discours du premier ministre, aient moins porté sur les faits historiques qui se rattachent à la question navale que sur les points de controverse. Voici l'idée que j'entends soumettre au Gouvernement. Nous ne nous rapprocherons pas d'une solution utile en faisant revivre les anciennes querelles politiques au sujet du problème naval; au contraire, je suis d'avis que nous, membres du Parlement, et que le Canada en tant que pays, devrions faire face à ce problème et l'envisager sérieusement, afin de tâcher autant que possible d'arriver à une solution compatible avec l'importance de ce Dominion et la mesure de ses obligations.

Je tiens maintenant à appeler l'attention sur cette question d'un autre point de vue. Je demanderai d'abord si le Canada désire rester partie intégrante de l'empire britannique. A cette question, il ne me paraît y avoir qu'une réponse que donneront immédiatement tous les membres de la Chambre et presque tous ceux qui habitent ce pays. Cette réponse est affirmative — nous le désirons et nous ne voulons pas affaiblir les liens de l'empire. Fort bien, tenons-nous-en à cette réponse. Puis comme conséquence logique, il me semble, nous nous demandons, en tant que membres de l'empire, de cette fédération de nations qu'on appelle l'empire britannique, accepterons-nous notre part de l'obligation de le défendre, part qui nous revient, pour bien dire? Cela me paraît être la question suivante. Si nous l'acceptons — et je n'ai pas entendu suggérer le contraire — nous passons logiquement à une autre question, qui est de savoir si le présent crédit doit être considéré comme l'accomplissement légitime de cette obligation. Or, examinons un instant ce qui en est.

Le premier ministre s'est étendu sur le sujet de notre obligation morale, non seulement aujourd'hui, mais à mainte reprise. Il a aussi demandé au chef de l'opposition s'il a assumé pour le Canada une obligation formelle à la dernière conférence de Londres. Cela me paraît être une répétition de principe. Ce que le premier ministre et ses collègues ont à décider est de savoir si une obligation morale nous incombe. Dans ce cas, n'implique-t-il pas l'obligation pratique ou politique de la respecter sous peine de faillir à notre devoir? Il ne s'agit pas de savoir si le chef de l'opposition, lorsqu'il était premier ministre, a pris un engagement formel en notre nom à Londres. Ce n'est pas là la question. Ce que la Chambre se demande et ce que le public voudrait connaître, c'est la mesure de l'obligation du Canada à l'heure actuelle.

Je veux maintenant faire un pas de plus dans la voie où le chef de l'opposition nous a conduits; cependant, je me permettrai de répéter ce qu'il a dit. Voici: l'empire britannique, représenté par le gouvernement impérial, a, lors de la dernière conférence de Washington, descendu jusqu'à un point qu'il ne pouvait pas dépasser, disait-il, dans la question de désarmements navals...

M. CAHILL: Quel droit possède le gouvernement impérial en ce qui concerne le parlement canadien?

L'hon. M. STEVENS: Je ne veux pas manquer de courtoisie, mais je vois difficilement quel poids peut avoir la question de mon honorable ami.

M. CAHILL: L'honorable député a dit que la conférence impériale a pris une certaine décision. Je voulais savoir de quels pouvoirs était munie cette conférence.

L'hon. M. STEVENS: J'ai fait erreur si je me suis servi de cette expression — j'ai voulu dire la conférence de Washington. Celle-ci a décidé jusqu'à quel point les armements navals pouvaient être réduits, point qu'on ne saurait dépasser, admettrait-on.

M. CAHILL: Qu'est-ce que mon honorable ami veut dire par la défense de la Grande-Bretagne?

L'hon. M. STEVENS: Je reconnais la pétulance d'esprit de mon honorable ami de Pontiac qui cherche vraiment à égayer le débat et qui ne parle pas sérieusement.

M. CAHILL: Au contraire; je veux savoir ce que mon honorable ami veut dire par la Grande-Bretagne dans la présente discussion.

L'hon. M. STEVENS: Je ne puis concevoir qu'un député ou toute autre personne me demande de définir ce que veut dire la Grande-Bretagne.

M. CAHILL: Eh bien! mon honorable ami parle des obligations de la Grande-

Bretagne; j'aimerais savoir ce qu'il entend par la Grande-Bretagne dans cette circonstance, ou bien quelle est l'obligation du Canada envers elle.

L'hon. M. STEVENS: J'ai fait une déclaration portant que, à la conférence de Washington, on est arrivé à un point que, de l'aveu de l'empire britannique et de tous les autres membres de la conférence, il serait dangereux de dépasser certaines limites de désarmement. Cette décision représente pour les contribuables de la grande-Bretagne un fardeau annuel d'environ 400 millions de dollars. Il me semble donc que nous avons un point de départ lorsque nous en venons à la question pratique.

Je le répète: il s'agit de savoir si nous sommes obligés, si le Canada a des devoirs à cet égard. Le premier ministre l'a déjà admis; il a reconnu que nous devons prendre rang parmi les membres de la fédération britannique relativement à la question des armements navals. Vu que la Grande-Bretagne se charge de la défense navale de l'empire au coût 400 millions de dollars par année, il y a lieu de se demander si un million et demi de dollars est une part suffisante pour le Canada. Je ne soutiens pas seulement qu'elle est insuffisante; j'affirme aussi qu'elle n'est pas digne de ce pays.

Occupons-nous un instant de quelques arguments que des députés de la droite ont mis de l'avant. En premier lieu, le ministre a fait table rase de toute la nouvelle flotte canadienne; c'est-à-dire des cinq vaisseaux présentés au Canada par la métropole et mis en armement et en service par le dernier gouvernement. Puis il a fait voir que cette flotte était inutile en tant qu'elle avait trait aux travaux de la marine. Cependant, il a mis de l'eau dans son vin aujourd'hui en reconnaissant qu'elle pourrait être utile pour des fins d'instruction, pour représenter le Canada dans quelques coins du monde où ses intérêts auraient besoin d'être surveillés et protégés. Il a avoué de plus que les intérêts et les devoirs du Canada exigeaient l'existence de cette flotte ou du moins de quelques-unes de ses parties. Pourquoi donc abandonnerions-nous cette modeste flotte puisqu'il est reconnu qu'elle peut nous rendre service, et que des obligations indiscutables nous incombent? Puisque la conduite même du ministre, aujourd'hui, prouve que nous avons besoin de quelques navires au Canada, quelle raison a-t-on de mettre de côté ceux que nous possédons déjà?

Certains députés se sont demandés jusqu'où nous devons aller? Ce n'est pas aux membres de l'opposition qu'il appartient de répondre, mais voici, selon moi, l'attitude que devrait prendre le Parlement: maintenons en service les navires que nous avons à l'heure actuelle jusqu'à la date d'une nouvelle conférence impériale. Voilà, je crois, une sage conduite à tenir.

Mon collègue de Winnipeg (M. Woodsworth) a basé son plaidoyer sur le désarmement. Il a fait observer que l'univers désarmait, et que le Canada devrait suivre cet exemple. Il a ajouté que nous devrions nous présenter aux yeux de l'univers comme un peuple ami de la paix et ne pas prétendre à une défense nationale. Que la Chambre jette un regard sur la situation politique de l'Europe aujourd'hui, ce qui n'a été contesté par aucun des députés qui ont pris la parole avant moi. Voyez ce qui s'est passé à la conférence de Gênes, qui devait ouvrir de nouveaux horizons, comme l'a dit mon honorable ami de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) et qui, espérait-on, devait apporter une solution des problèmes économiques de l'Europe, mais qui, aujourd'hui, de l'aveu de toutes les nations qui y prennent part, s'est terminée par un fiasco, ou bien près.

Ce n'est pas tout. Nous voyons qu'un traité a été signé par l'Allemagne et la Russie, deux des plus grandes nations du monde, dont l'une a sous les armes des troupes plus considérables que celles de l'Allemagne avant la guerre. Elle a sur sa frontière orientale une armée de plusieurs millions de soldats en service actif. L'honorable leader de l'opposition a dit avec raison qu'il n'est peut-être pas sage de la part des membres de la Chambre des communes de faire allusion à l'attitude ou aux menées apparemment provocantes d'aucune nation, mais je pense qu'il serait très imprudent pour nous de ne pas reconnaître l'existence de l'immense armée levée par la Russie.

De plus, l'Allemagne semble avoir refusé, et refuse constamment, de faire honneur à ses obligations du traité de Versailles, et la France que concerne de plus près cette alliance dont je viens de parler, se montre alarmée de la situation actuelle. Cet état de choses ne suffit-il pas à nous indiquer le pessimisme qui existe dans certaines parties de l'univers, pessimisme qui pourrait bien se terminer par des hostilités ouvertes. Dans ces circonstances, vu nos obligations comme faisant partie de l'empire, vu que le premier ministre avoue que ces obligations existent réellement, il me semble que nous faisons fausse route, non seulement en diminuant les crédits d'un million,

comme l'an dernier, mais en mettant au rebut notre marine, et en rétrogradant au sujet de la défense du pays.

M. CHURCH: Je regrette qu'au Canada les questions de partis soient mêlées à celle de la défense de terre et de mer. Le problème dont est saisie la Chambre ce soir, est l'un des plus importants du Canada et de l'empire. Notre pays compte depuis de nombreuses années sur la mère patrie pour le défendre. Après avoir entendu les fastidieuses critiques de ce soir, je rends grâce au ciel que nous avions la flotte britannique pour protéger nos rives. Je me demande quel aurait été le sort de la Nouvelle-Ecosse et de Québec, de Québec surtout, si la flotte allemande avait remonté le Saint-Laurent et détruit la citadelle? Si elle avait continué jusqu'à Montréal et fait sauter la banque des Marchands, nous nous serions probablement rendu compte de la gravité de la situation.

Nous avons écouté le premier ministre, que j'appellerai le premier lord de l'amirauté, et le ministre de la Milice, le lord en second. Je ne blâme pas le ministre de la Milice, parce que, s'il avait eu ses coudées franches, cette proposition ne nous aurait jamais été présentée. Le ministre a parlé des changements qui ont été résolus et du million et demi des crédits. Je puis dire que les crédits ont été réduits d'un million et demi. Il continue, faisant allusion à la conférence de la paix à Washington et au fait que nous étions représentés à la grande conférence qui a eu lieu en cette ville. Il dit que les grandes nations du monde se sont entendues, non seulement pour suspendre la construction navale, mais aussi pour dégréer leurs navires de guerre. En matière navale, le Canada a toujours été en congé. Au sens naval, le Canada est en congé de temps immémorial. Il s'est contenté ces dernières années de dépendre des pauvres contribuables qui paient un impôt sur le pain, le thé et les choses nécessaires à la vie et dans la mère patrie, à la construction de leur magnifique flotte, pour la protection de nos côtes. Aussi, quand je vous parle de congé naval, je vous répète que nous avons toujours été en congé.

Le ministre a mentionné les recommandations du rapport de la conférence concernant le désarmement. La première recommandation a été que tout programme de construction de vaisseaux de ligne, soit en œuvre, soit en perspective, devrait être abandonné. Cela ne s'applique pas au Canada, car nous n'avons pas de navires de premier rang, nous avons compté sur ceux de la mère patrie. Les seuls navires de lignes que nous avons eus, ce sont les navires mystérieux appelés *Niobé* et *Rainbow*. La recommandation suivante de la conférence de désarmement veut que nous fassions de nouvelles réductions, et que les vieux navires soient dégréés. Cela ne saurait s'appliquer au Canada. Nous n'avons pas de navires, vieux ou nouveaux, nous n'avons pas même de canots. La recommandation suivante concerne, en général, les forces navales actuelles des nations intéressées, dont il faut tenir compte. Cela ne peut s'appliquer au Canada. La quatrième et dernière recommandation est pour déterminer la force d'une marine par le tonnage de ses vaisseaux de ligne, et allouer un nombre proportionnel de navires auxiliaires.

Aucune de ces recommandations ne s'applique au Canada, car nous n'avons jamais rien fait pour protéger le pays. Le programme soumis à la Chambre hier est humiliant pour le peuple canadien, si nous établissons une comparaison entre le Canada et la petite colonie de la Nouvelle-Zélande, et si nous prenons en considération ce que celle-ci a fait. Vous verrez que le Canada s'est tenu caché dans l'arrière-garde. Le débat, ce soir, ressemble à celui qui a eu lieu dans la législature australienne, en décembre dernier. C'était pendant la conférence de Washington. Les prévisions navales de l'Australie sont de 16 millions et demi, pour l'année 1922, nonobstant la conférence de Washington. Mes honorables amis s'attendent-ils à dégréer toute leur marine marchande? Somme toute, le soutien de la marine anglaise c'est la marine marchande, et il en était ainsi dans les bons vieux temps de la reine Elisabeth. L'Australie a adopté un crédit de £3,240,000, le 2 décembre dernier. Si nous calculons, en tenant compte du change, cela représente, je crois, 17 millions de dollars pour l'exercice, pour fins de défense navale. La question a été discutée dans la Nouvelle-Zélande, mais le Gouvernement a tenu bon. Il attend de connaître le résultat des conférences de Washington et de Gênes, il veut aussi savoir ce que fera le gouvernement britannique. Il est vrai qu'en Angleterre le gouvernement a réduit de 1,847 ses effectifs de 10,000 marins et officiers, mais l'Australie s'en tient à son programme, et elle a décidé de garder deux croiseurs, le *Melbourne* et le *Brisbane*, un croiseur pour les manœuvres, le *Sydney*, deux corvettes, le *Géranium* et la *Marguerite*, et trois contre-torpilleurs, à part les navires d'autres catégories. Elle dépense en tout quelque £3,-

340,000. Elle garde son collège naval afin de procurer l'instruction navale à ceux qui s'engagent dans la marine marchande. Or, le Canada, étant donné son rang parmi les nations du monde, devrait prendre sa part des responsabilités et des obligations qui se rattachent à son rang. On l'a placé au premier rang dans la procession du "Diamond Jubilee" et il a été le dernier des dominions à envoyer un contingent dans le Sud-Africain, lors de la guerre là-bas. A l'encontre de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, il s'est contenté de défendre des pauvres contribuables anglais pour sa liberté. Et les honorables députés parlent d'économie. Comment se fait-il que la question de défense soit la seule sur laquelle l'on ait prêché l'économie depuis le commencement de la session? Dans le ministère de la Milice, on a fait, l'autre soir, une réduction de quelque $700,000; la réduction dans le ministère du Service naval est de 40 p. 100 sur les prévisions budgétaires de l'an dernier, lesquelles ne représentaient qu'une dépense de deux millions et demi de dollars, tandis que l'Australie a dépensé près de 17 millions pour sa défense navale. Pourquoi a-t-on choisi ces deux ministères pour faire des économies? Est-ce donc que nous n'avons pas les moyens de maintenir le service voulu? Nous avons dépensé quelque 900 millions, directement ou indirectement pour nos chemins de fer, et pourtant nous n'avons pas les moyens de dépenser la somme insignifiante d'un million de dollars pour la sauvegarde de notre liberté sur mer. Il est probable que ce débat va se continuer jusqu'à cinq ou six heures, demain matin, mais je ne vois pas comment cela avancera les affaires du pays.

L'honorable MACKENZIE KING: Mon honorable ami laisse entendre que le débat va se continuer jusqu'à cinq heures du matin. Dois-je comprendre qu'il y a une entente quelconque entre ses amis et lui-même en vue de prolonger le débat simplement pour tuer le temps?

M. CHURCH: Qu'on me permette de dire à mon honorable ami qu'on m'a envoyé ici pour représenter une division électorale et j'exposerai les vues des habitants de cette circonscription qu'importe le temps que je devrai prendre pour le faire. Le général MacBrien a dit au ministre responsable que dès qu'on réduit les crédits destinés aux fins de la milice, on ne peut avoir une troupe efficace et les soldats ne recevront pas l'entraînement requis et qu'on peut en dire autant, dans le cas du service naval. La faible somme de deux millions et demi est maintenant réduite à celle d'un million et demi, soit presque le montant voté, l'autre jour pour le port de Québec. Je ne dis pas, certes, que la dernière dépense est inutile. Mais ce montant de deux millions et demi représente une somme insignifiante à consacrer à la défense navale du pays. Eh! quoi, c'est beaucoup moins que ce que la petite île de la Nouvelle-Zélande dépense, cette année, à cette fin. Ce que la Nouvelle-Zélande et l'Australie ont fait, non seulement avant mais encore durant toute la guerre, pour leur protection maritime, devrait engager le Canada à les imiter. Je ne regrette rien tant que la question de la défense et de politique navale soit devenue une question de parti en 1910-11. En 1887, le gouvernement de la petite colonie de la Nouvelle-Zélande étudia sérieusement la question de la défensee navale, et il adopta une loi de défense autorisant le paiement de £20,000, chaque année, au gouvernement britannique, au titre de compensation pour le service rendu par la marine de guerre britannique, en partageant les côtes de cette île. Cela se passait il y a 34 ans. Les ouvriers de cette colonie autonome approuvèrent cette politique. Je ne connais pas de pays dont les classes ouvrières ont fait plus dans l'intérêt du bon gouvernement que les deux colonies autonomes sœurs de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Cette petite île de la Nouvelle-Zélande, dont la population est de 1 million d'âmes—en ce temps-là, elle était d'environ 500,000 habitants — a compris parfaitement son devoir et elle a donné l'exemple à toutes les autres colonies autonomes sœurs en matière de défense navale. En 1903, cette colonie a porté sa contribution de 20,000 à 40,000 livres sterling, parce qu'elle a pensé que son amour-propre lui commandait de contribuer quelque peu aux frais supportés par la métropole pour protéger la Nouvelle-Zélande et les autres possessions anglaises. Après tout, l'instruction maritime ne sert pas seulement aux marins de la flotte. Au temps de Drake, Hawkins, Frobisher et autres illustres capitaines, les marins n'appartenaient pas exclusivement à la marine de guerre; beaucoup servaient comme matelots dans la marine marchande. Nous ne pouvons espérer former une bonne marine commerciale sans instruire les jeunes gens qui s'y destinent.

M. Winston Churchill, qui était premier lord de l'amirauté, déclara à notre gouvernement en 1909 qu'il y avait urgence; il le déclara aussi à l'Australie et à la Nouvelle-

Zélande. On s'en rapporta à sa parole et, en 1909 la Nouvelle-Zélande et l'Australie firent au gouvernement impérial le don d'un bâtiment de guerre.

M. CANNON: Dans quel ouvrage prenez-vous ces renseignements?

M. CHURCH: Je les emprunte à l'Annuaire officiel de la Nouvelle-Zélande intitulé: *Sketch of Naval Defence.* Il a été publié par le ministère des Affaires navales de la Nouvelle-Zélande. Je le passerai à notre collègue aussitôt que j'en aurai fini. Je l'ai eu à la bibliothèque du Parlement.

Le Nouvelle-Zélande a compris son devoir. en 1913, elle adoptait sa loi navale et créait le service obligatoire dans la marine. Elle accepta la parole de l'amirauté anglaise; elle jugea que le péril allemand la concernait au premier chef. L'amirauté anglaise lui prêta un croiseur de troisième classe pour être transformé en navire-école dans le but de constituer le noyau de la marine coloniale. Plus tard, la Nouvelle-Zélande reçut aussi un croiseur léger. Le 20 août 1913, le croiseur cuirassé *Nouvelle-*La construction de la marine marchande *Zélande* faisait partie durant la guerre comme vaisseau de ligne de la flotte de l'amiral Beattie dans les eaux de la mer du Nord, et c'est ce cuirassé qui, après la guerre, porta l'amiral Jellicoe quand il alla en Nouvelle-Zélande pour inspecter ses moyens de défense navale et faire rapport. A la suite de cette visite, le gouvernement néo-zélandais adopta une politique plus étendue concernant sa défense maritime.

Je serais d'avis que le Canada, à son tour, invite l'amirauté à nous offrir ses conseils en matière navale à la suite de la conférence de Washington. Le cas de la Nouvelle-Zélande constitue pour nous un précédent. Je crois même que l'amiral Jellicoe a fait un rapport sur la défense navale du Canada, mais je ne l'ai vu nulle part.

Bien avant la guerre, la Nouvelle-Zélande a reconnu le principe de la contribution de même que l'urgence de la situation, et elle a donné un dreadnought, persuadée que pour une grande nation maritime comme elle, la dépense était bien à propos. Elle possède un système d'instruction militaire obligatoire et ses jeunes gens sont aussi exercés dans la marine marchande. La construction de la marine marchande a fait plus pour le développement de son commerce que n'importe quelle mesure prise jusqu'alors par son gouvernement. Ce qu'on a fait là-bas, nous pouvons très bien le faire ici.

Voilà pour la Nouvelle-Zélande. Qu'a fait l'Australie?

M. MARTELL: Mon honorable ami veut-il me dire ce que l'Australie et la Nouvelle-Zélande dépensent pour la défense navale, cette année?

M. CHURCH: J'ai donné déjà ce chiffre. Mon honorable ami voudra bien me pardonner, mais je n'ai pas compris sa question. Pensons à ce que la marine marchande a fait pendant la guerre; elle a parcouru tous les océans, transporté les troupes de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, 65 p. 100 du corps expéditionnaire américain et la plus grande partie des munitions expédiées outre-mer par le Canada et les Etats-Unis. Voici ce qu'a dit le premier ministre de l'Australie au sujet des devoirs du Canada et de l'Australie à l'égard de la marine:

> Cependant, sans la marine anglaise où serions-nous aujourd'hui? Quel aurait été le sort de la civilisation? Le moins que nous puissions dire d'elle, c'est qu'elle a sauvé la Grande-Bretagne. Mais le fait est qu'elle a sauvé tout le monde civilisé.
>
> Grâce à cette triple et imprenable muraille d'acier, nous avons pu remédier plus ou moins à notre manque de préparation. Mais y a-t-il un seul d'entre nous qui ne pâlit pas en réfléchissant au risque effroyable qu'il a couru et qui ne se réjouit pas à la pensée que certains d'entre nous n'ont pas voulu écouter les appels de ceux qui réclamaient une marine moins forte?
>
> Pensez aux centaines de millions que nous dépensons aujourd'hui dans cette horrible guerre; pensez au spectacle d'un monde civilisé se roulant dans le sang et dépensant tous ses efforts dans cette œuvre épouvantable de mutuelle destruction; pensez à l'holocauste de vies humaines et aux terribles souffrances; songez aussi que si la Grande-Bretagne avait écouté les appels de lord Roberts et s'était aussi bien préparée sur terre qu'elle l'était sur mer, la paix du monde n'aurait probablement pas été troublée.

Voici ce qu'il dit au sujet du rôle que jouait l'Australie dans la guerre. Je ne citerai qu'un seul paragraphe:

> Nous vivons à une grande époque. La race britannique est soumise à une rude expérience. Pour nous, ici, en Australie, que la marine anglaise a sauvé des horreurs épouvantables de la guerre sur notre propre sol, c'est une heure critique. Nous devons faire notre part, quoiqu'il en coûte. Nous sommes actuellement à la croisée des chemins.

Le sujet a été plusieurs fois discuté par la chambre australienne. J'ai ici les rapports officiels publiés en Australie pour l'année 1919-20.

M. McBRIDE: Je voudrais savoir, monsieur le président, de quoi parle l'honorable député.

M. CHURCH: L'honorable député vient de faire son entrée en Chambre et par con-

séquent n'a pas pu suivre ce débat, il a lui-même fait perdre à la Chambre beaucoup de temps; je ne l'ai encore jamais vu s'en tenir au sujet en discussion. Peut-être vaut-il aussi bien parfois que je sois dans l'impossibilié de saisir ce que dit l'honorable député. Je lui répondrai tout simplement qu'il devrait être bien heureux d'avoir eu la marine britannique pour protéger la région qu'il habite.

Dans ce rapport, monsieur le président, qui est le quatorzième volume de l'annuaire officiel du gouvernement d'Australie, vous trouverez un état intitulé: frais annuels de défense, 1901-02 à 1920-21. Les prévisions pour cette année sont de £3,453,158 soit environ $16,000,000. J'ajouterai que j'ai aussi les chiffres concernant les dépenses navales de la Nouvelle-Zélande. Voilà ce que dit le rapport annuel australien:

On a envoyé des ouvriers spécialistes pour acquérir des connaissances pratiques en matière de construction navale, la construction se faisant aussi bien en Grande-Bretagne qu'en Australie. On a aussi exercé des marins de tous grades pour le service australien. Le premier groupe de navires comprenait deux contre torpilleurs, le *Paramatta* et le *Yarrow*, construits en Angleterre et mis en service au mois de septembre 1910. Un troisième contre-torpilleur, le *Warrego*, fut expédié en sections à Sydney, rassemblé aux chantiers de l'Etat, *Ile Cockatoo*, à Sydney, et mis en service le 1er juin 1912.

Le croiseur australien mis en service en juin 1913 arriva en Australie au mois de septembre suivant, deux croiseurs légers le *melbourne* et le *Sydney* arrivèrent dans les eaux australiennes en 1913 et deux sous-marins en 1914. Un troisième croiseur, le *Brisbane* et trois autres contre-torpilleurs: *Swan*, *Huon* et *Torrens*, furent construits dans les chantiers de l'Etat australien, à Sydney. Un autre croiseur *Adélaide*, est en voie de construction aux mêmes chantiers.

Le rapport indique ensuite les différents chefs de dépense pour la défense navale, et donne comme coût approximatif de l'escadre, la somme de £6,508,218, soit un peu plus de $30,000,000.

Sur l'invitation du gouvernement australien, l'amiral sir Reginald Henderson est venu donner ses conseils sur les affaires navales en général.

Je désire aussi faire observer qu'une école navale a été établie à Captain's Point, dans la baie Jarvis, quelle consiste en de nombreux édifices nécessaires à la préparation d'officiers de marine. Une motion présentée à la Chambre australienne demandait la suppression de cette école et j'aimerais faire observer que beaucoup des députés de la Chambre australienne qui ne croient ni à la guerre, ni aux dreadnoughts, ni aux torpilleurs ont défendu l'école parce que, disent-ils, elle prépare des jeunes gens dans le but de faire de l'Australie une nation maritime, pouvant exploiter ses navires marchands en temps de paix et défendre ses côtes en cas de guerre ou d'urgence.

Sur l'invitation du Gouvernement, lord Jellicoe a visité l'Australie en mai 1919, pour donner des conseils aux autorités australiennes relativement à la question des opérations navales, non seulement au point de vue de la défense, mais au point de vue de la marine marchande.

M. CANNON: Mon honorable ami me permettra une question. Quelle valeur attache-t-il à l'opinion de lord Jellicoe étant donné sa stratégie de la bataille du Jutland?

M. CHURCH: Si le premier ministre veut lui permettre de parler, mon honorable ami pourra continuer le débat demain et discuter le combat naval de Jutland. C'est heureux pour Québec et sa circonscription qu'ils étaient sous la protection de la flotte britannique. Quand nous en venons au Canada, qu'est-ce que ce pays fait au point de vue de la défense? Depuis un temps immémorial le Canada s'est contenté de vivre aux crochets de la Grande-Bretagne, non seulement à l'égard de la défense navale, mais aussi de toute autre sorte de défense. La politique du peuple canadien a été exposée dans cette Chambre même, en 1910, alors qu'on a dit que l'urgence n'existait pas. J'ai fait voir que l'Australie et la Nouvelle-Zélande avaient toutes deux reconnu que l'urgence existait et elles en étaient si convaincues qu'afin de protéger leur commerce, elles ont voté de fortes sommes pour la défense navale. Sur ce point, le Canada occupe une position très humiliante et je dis cela en toute connaissance de cause. Je comprends que les navires coûtent très cher par tonne, que l'argent coûte aussi très cher actuellement et il en est de même des matériaux, mais je dis néanmoins que la marine marchande de notre pays n'a jamais été protégée. On l'a regardée simplement comme un complément de nos réseaux de chemins de fer et le résultat c'est que le Canada est aujourd'hui tout à fait arriéré en ce qui regarde sa marine marchande. On ne l'a jamais aidée et si le gouvernement voulait faire publier le rapport de lord Beatty sur la question et voir ce qu'on peut accomplir pour soigner cette importante industrie, je dis que ce serait une excellente chose pour le pays, non seulement au point de vue des tarifs de trans-

port en général, mais pour le développement général du commerce.

M. ARCHAMBAULT: Je demande l'application du règlement. Mon honorable ami discute la marine marchande et le débat a pour sujet les estimations navales. Je dis qu'il s'écarte tout à fait des règles de la Chambre.

M. le PRESIDENT: Je décide que cette protestation est juste.

M. MARTELL: Je prétends que l'honorable député discutait la marine marchande pour faire voir qu'en l'abolissant nous aurions des dépenses navales bien plus élevées, ce qui veut dire que le public...

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député que le président a rendu sa décision et bien qu'il eût été loisible tout à l'heure de discuter la question, il violerait le règlement en le faisant désormais.

M. CHURCH: Je demande avec instances au Gouvernement d'exposer sa politique navale. Il est humiliant pour un peuple de neuf à dix millions d'avoir cette petite politique de quatre sous, étant donné, surtout, la réputation que le peuple canadien s'est créée à la guerre. Cela signifie tout simplement que nous vivons aux crochets du peuple anglais pour notre défense navale et notre défense de terre. Je serais en faveur d'une politique plus large et ce serait une économie pour nous que d'avoir un programme de construction navale pour les lacs. Cela nous aiderait non seulement à résoudre le problème de la marine marchande, mais aussi celui des transport et du chômage. Cela nous créerait une défense navale et nos navires pourraient sillonner les mers du monde et accaparer un peu du commerce que ce pays devrait avoir comme résultat de la guerre. Il est certain que nous ne recevons pas la proportion que nous devrions recevoir. Je veux citer un passage d'un livre intitulé "Les flottes auxiliaires" (The Fletts behind the Fleet) par M. W. Macneile Dixon, professeur à l'Université de Glasgow, pour montrer que l'immense développement industriel de l'Angletere n'est pas dû au libre échange ou aux doctrines de Cobden, mais que c'est surtout sa marine marchande qui l'a créé et y a grandement contribué. Je dis que chaque dollar dépensé pour la marine marchande est un dollar dépensé pour la défense navale et pour le développement de l'industrie et du commerce, et c'est aussi l'avis de cet écrivain. Il dit que, dans ce sens, le Canada devrait imiter la conduite de la mère patrie et il continue en parlant de la marine marchande et de la marine royale:

La marine royale est l'héritière du service de la marine marchande, elle a hérité de son esprit de lutte et de sa tradition. Ce n'est qu'au temps de la reine Victoria que la distinction entre le matelot et le marin de la flotte de guerre est apparue.

Les histoires telles qu'elles ont été écrites trop souvent obscurcissent la vraie couleur des choses et produisent une fausse perspective. Elles narrent fidèlement sans doute les journées mémorables, mais ils sont rares les récits de batailles de nos longues guerres maritimes. Trop souvent elles considèrent la marine de guerre comme une chose à part, un simple instrument de combat, et oublient de nous entretenir des flottes qui sont les soutiens de la flotte: des matelots de la marine marchande, des pêcheurs, des pionniers et des fondateurs de notre puissance maritime.

Ces "marchands", comme on les appelait sous le règne d'Elizabeth, "ont été oubliés des rois et des chroniqueurs". Cependant, c'est eux qui épargnèrent à l'Angleterre et à l'Amérique le sort de l'Espagne.

La marine royale, qu'en dit l'histoire? Jusqu'à Henri VIII, qui en fut le fondateur, ce n'est ni plus ni moins que la flotte marchande d'Angleterre. Les grands capitaines de la reine Elisabeth: Drake, Hawkins, Frobisher et tant d'autres, ne furent que des maîtres mariniers; et de la flotte qui rencontra la *Grande Armada*, sur près de deux cents voiles, trente seulement appartenaient à la marine de la reine.

L'hon. MACKENZIE KING: Si notre honorable collègue a l'intention de prolonger son discours, je le prierais de m'en avertir, et alors j'aurais une observation à faire.

M. CHURCH: Je dirai au premier ministre que je suis disposé à garder la parole pendant deux ou trois jours si la chose est nécessaire.

L'hon. MACKENZIE KING: Si j'ai posé cette question, c'est que j'ai lieu de croire à un malentendu sur l'observation émise par moi au moment où l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) s'est levé à sa place pour prendre la parole. J'ai déclaré que j'étais consentant à laisser siéger la Chambre toute la nuit afin de lui permettre de terminer le débat. Je vois que quelques-uns ont compris par là que je menaçais de prolonger la séance du comité, si c'était nécessaire, et qu'on s'est organisé à gauche pour occuper les instants de l'Assemblée jusqu'aux petites heures.

Je voudrais détromper nos collègues à cet égard. Je n'ai pas songé à faire de menaces de ce genre. Jamais la pensée ne m'en est venue. Ce que j'ai dit — et je l'ai répété plus tard — c'est que plusieurs membres voulaient en finir et qu'on y arriverait en prolongeant la séance pour clore un débat qui durait depuis une couple de jours. On

peut voir que nos collègues se sont trompés sur mes véritables intentions. Je n'ai pas fais entendre de menace.

J'ai dit que si l'on désirait poursuivre la discussion — j'ai invité les membres de la gauche à se lever pour indiquer leur désir — je consentais volontiers au renvoi. Juste à ce moment l'honorable député de Vancouver-Centre se leva.

Je ne voudrais pas que personne se méprît sur les intentions du Gouvernement. Nous voulons donner à chacun de nos collègues qui désire faire connaître sa manière de voir toute facilité à cet égard. Je consens donc, si d'autres veulent prendre la parole, au renvoi de la suite de la discussion.

M. CHURCH: Je propose le renvoi.

M. ROSS (Kingston): J'avais l'intention de porter la parole, mais je n'ai pas pris d'engagement pour occuper le temps de la Chambre. Si je savais que je ne pourrais rien ajouter d'utile au débat je resterais silencieux. Je ne crois pas qu'on puisse dire que j'aie retenu la Chambre sans raison valable.

L'hon. M. STEVENS: L'engagement auquel le premier ministre a fait allusion tout à l'heure n'existe pas du tout.

M. le PRESIDENT: M. Church a proposé le renvoi de la suite de la discussion.

L'hon. M. GRAHAM: Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur le président, je désire rappeler à la Chambre que je suis très conciliant d'ordinaire, et je crois que l'opposition ne me traite pas avec tous les égards auxquels je pourrais prétendre. C'est la troisième fois que le budget des Affaires navales fait l'objet d'un ajournement. J'ai consenti à en retarder le dépôt, parce que certains membres de la gauche n'étaient pas présents à la séance. Je l'ai fait pour leur être agréable.

Il y a quelques jours, quand ces crédits sont venus en délibération, j'ai consenti, à la demande du chef de la gauche, à en remettre la discussion à ce jour, comptant qu'elle serait close ce soir.

Je vois que l'opposition ne tient pas à m'être agréable. Ce n'est pas que je veux m'en plaindre, mais je dois m'absenter demain pour remplir un engagement. La discussion de mes crédits devra donc être renvoyée à plus tard, jusqu'à quand, je l'ignore. Puisque la courtoisie n'est pas réciproque, je ne serai pas aussi courtois la prochaine fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne comprends pas ce que veut dire le ministre.

[L'hon. Mackenzie King.]

L'hon. M. GRAHAM: Je le comprends, moi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est vrai que l'opposition a demandé le renvoi du projet de loi de la défense pour une certaine raison.

L'hon. M. GRAHAM: Mes crédits ont été renvoyés à plus tard trois fois, à la demande de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le renvoi des discussions est dans l'ordre des choses et il est toujours accordé. Vendredi, après que le ministre eût annoncé sa politique navale, j'ai proposé d'aborder l'étude des autres crédits, mais j'ai dit que je ne croyais pas que cet item dut être adopté, vu que c'était le plus important qui eût été soumis à la Chambre. Le ministre ne devait pas s'attendre à ce que la critique de ses crédits eût lieu immédiatement après qu'il eût fait sa déclaration ministérielle. La demande du renvoi de la discussion était des plus raisonnables.

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que fait l'opposition, ce soir?

L'hon. M. GRAHAM: Elle tue le temps, comme l'a fait le leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen).

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que mon honorable ami ait raison de parler ainsi. Nous n'avons jamais eu cette intention. Son commentaire n'est ni juste ni digne de lui. Nous n'avons jamais voulu faire de l'obstruction à ses crédits. Ceux qui voulaient les examiner soigneusement désiraient en avoir l'occasion. Telle est notre unique attitude. De plus, si le ministre avait été à la Chambre à la dernière session, il aurait été témoin de l'obstruction et de l'injustice dont l'ancien ministère a été l'objet. (*Exclamations.*)

L'hon. M. GRAHAM: Un moment, s'il vous plaît. Je ne veux pas que mes paroles soient mal interprétées, ni que mon très honorable ami dise que le renvoi de la discussion se rapportait à quelque projet de loi. En trois occasions distinctes, on m'a demandé de remettre à plus tard l'étude de mes crédits, et je me suis rendu à cette demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne le conteste pas.

L'hon. M. GRAHAM: Eh bien! je pense que les procédés devraient être réciproques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le ministre désire le renvoi de la discussion, nous

voulons bien nous rendre à ses vœux. S'il ne peut être présent demain, nous sommes prêts à étudier cette affaire jeudi. Nous ne voulons pas perdre de temps inutilement.

L'hon. M. GRAHAM: Je laisse à la Chambre de juger si ma déclaration est juste ou non.

M. MARTELL: Dans le *Herald*, de Montréal, d'aujourd'hui, je vois une dépêche...

M. le PRESIDENT: Je ferai observer à l'honorable député de Hants qu'il n'y a rien devant le comité actuellement. La motion tendant à faire rapport de l'état de la question a été adoptée.

(La séance est levée à une heure mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX
Orateur.

Mercredi 17 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITÉ DE L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

M. KAY propose:

Qu'un message soit adressé au Sénat demandant à Leurs Honneurs de permettre à l'honorable Archibald M. McCoig, un de leurs collègues, de comparaître devant le comité permanent de l'agriculture et de la colonisation et d'y être entendu, à titre de témoin.

Le très hon. M. MEIGHEN (chef de l'opposition): Cette motion est-elle basée sur un rapport quelconque du comité? Et, dans l'affirmative, ce rapport a-t-il été déposé? Il va sans dire que si on ne l'a pas soumis, je suppose qu'il ne peut motiver la présentation d'une motion.

M. KAY: Monsieur l'Orateur, la motion a pour objet d'assurer la comparution de l'honorable M. McCoig devant le comité, afin qu'on puisse l'interroger sur l'adoption d'un type uniforme pour les pièces servant à réparer les instruments aratoires, une question dont le comité n'est pas encore saisi, mais que nous désirons étudier plus tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que le règlement permette qu'on présente une motion, au nom du comité de l'agriculture, avant qu'on ait, au préalable, déposé un rapport de ce comité.

L'hon. H. H. STEVENS: On a discuté la question au comité et le rapport des procédures du comité devrait indubitablement en faire mention. Il y aurait lieu, je pense, de s'enquérir de la raison pour laquelle un rapport n'a pas été déposé, suivant l'usage ordinaire. Le règlement de la Chambre exige qu'on soumette un rapport. On n'en a présenté aucun, à l'appel de l'ordre du jour voulu.

L'hon. T. A. CRERAR: Il me semble que, dans la circonstance, la proposition ne devrait pas rencontrer d'opposition. Je comprends que le comité a l'intention d'examiner la question de modèles uniformes pour les pièces détachées d'instruments agricoles. Le sénateur McCoig a consacré de longues années à l'étude du sujet et est probablement aussi bien au courant de la chose que n'importe quel député. Il est tout disposé à venir rendre témoignage, et, dans ce cas, je ne vois pas pourquoi mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) soulèverait une objection de ce genre. La motion peut très bien être adoptée, ce qui hâtera l'enquête qu'on veut faire sur cette très importante question.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) m'a mal compris. Voici l'objection que je soumets à monsieur l'Orateur. Le sujet de cette résolution a été discuté en comité aujourd'hui, et, suivant la règle générale, cela devrait faire partie du rapport du comité. Je ne m'oppose pas à la motion; mais je ne peux pas comprendre pourquoi on abandonne la procédure ordinaire en ne présentant pas de rapport à la Chambre; du moins, on ne m'a donné aucune raison jusqu'ici. Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'on ne ne peut pas déposer cette résolution avant que le comité soumette à la Chambre un rapport dans lequel cette résolution sera incluse.

M. l'ORATEUR: L'objection est bien fondée. Il faut un avis. La motion est réservée jusqu'à ce qu'on ait présenté un rapport à la Chambre.

(La motion est réservée.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

BANQUES AUTORISÉES—BILLETS, DÉPÔTS, ETC.

M. COOTE demande:

1. Quel a été le plus fort montant des billets des banques chartées canadiennes en circulation dans chacune des années 1901, 1911 et 1921?

2. Quel a été le plus fort montant des dépôts de ces banques au ministère des Finances, comme garantie de la circulation dans chacune des années susdites?

3. Quel a été le plus fort montant de dépôts de ces banques en réserve centrale d'or dans chacune des années susdites?

4. Quel a été le plus fort montant des bons, débentures et actions de chemins de fer ou autres détenu par ces banques dans chacune des années susdites?

5. Quel a été le plus fort montant des prêts remboursables à demande et à brève échéance, de ces banques au Canada, dans chacune des années susdites?

6. Quel a été le plus fort montant des prêts remboursables à demande et à brève échéance de ces banques hors du Canada, dans chacune des années susdites?

7. Quel a été le plus fort montant d'immeubles (bureaux de banque exceptés) que ces banques ont détenu dans chaque année comme susdit?

8. Quel a été le plus fort montant des prêts de ces banques à des directeurs ou firmes dont elles étaient associées, dans chacune des années susdites, et cette somme comprend-elle les prêts aux compagnies incorporées dont elles sont directrices?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

	1901	1911	1921
1.	$60,397,097	$111,943,580	$229,608,213
2.	2,568,918	5,815,000	6,529,310
3.	——	——	95,302,533
4.	33,061,712	64,889,452	46,605,691
5.	39,324,335	72,640,526	113,818,308
6.	50,963,477	104,009,030	193,001,119
7.	1,078,810	1,575,328	4,582,328
8.	12,834,058	10,348,216	11,130,653

La loi des banques dit que le relevé doit indiquer le montant collectif des prêts faits à des directeurs et à des maisons sociales dont ils font partie."

TRAITEMENTS DU DÉPARTEMENT DE L'IMMIGRATION

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de nommer un représentant du département de l'immigration, en Chine?

2. Le Gouvernement a-t-il reçu de M. W. W. B. McInnes, ancien juge de la Cour de comté en Colombie-Anglaise et candidat libéral aux dernières élections, une demande de nomination comme commissaire d'immigration ayant ses bureaux-chefs à Canton?

3. Le Gouvernement sait-il si M. W. W. B. McInnes ou autre personne a demandé cette nomination à la commission du service civil?

4. Si la nomination est faite, quels seront les pouvoirs et devoirs des titulaires?

5. Le Gouvernement croit-il qu'une nomination semblable faciliterait l'immigration des Chinois au Canada?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. Aucune demande n'a été reçue.

[M. Coote.]

3. Répondu sous le n° 2.

4 et 5. Répondue sous le n° 1.

LOI DES ENQUÊTES SUR LES TRUSTS

M. CHURCH demande:

1. Quelles poursuites a-t-on prises, et combien chaque année, contre les trusts, combinaisons et fusions nuisibles au commerce au Canada, de 1909 et 1922?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de faire enquête sur la cherté des tabacs, cigares et cigarettes?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire une enquête de prix raisonnables sur la cherté des nécessités de la vie au Canada?

L'honorable M. MURDOCK (ministre du Travail.)

1. Pour ce qui est des poursuites en vertu des lois fédérales on n'a poursuivi aucun trust ou combine, ou coalition entravant le commerce au Canada, entre les années 1909 et 1922, mais, en vertu de la Loi des enquêtes sur les coalitions, qui a reçû l'approbation royale le 4 mai 1910, un bureau d'enquête a été établi par le ministre du Travail, en février 1911 pour étudier une soi-disant coalition créée par la United Shoe Machinery of Canada, dans la fabrication et la vente des machines servant à la manufacture des bottes et chaussures et le rapport du bureau, que le ministre du Travail a reçu le 21 octobre 1922, déclarait que cette compagnie avait formé une coalition. On n'a pas commencé d'autre enquête en vertu de la Loi des enquêtes sur les coalitions, et la loi elle-même s'est trouvée rappelée par l'article 15 de la Loi des coalitions et des prix raisonnables, approuvée le 7 juillet 1919. La loi qui régit actuellement les trusts, coalitions et combines pour entraver le commerce se limite aux dispositions de code criminel. Le Gouvernement n'a aucun renseignement touchant des poursuites faites en vertu des lois provinciales.

2. On ne juge pas nécessaire de tenir une enquête de ce genre pour le moment.

3. Réponse sous le n° 2.

CHARLES DAUPHINÉE

L'hon. M. BAXTER demande:

1. Charles Dauphinée, concierge d'un édifice public de Lunenburg, a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, quand, et pourquoi?

3. A-t-on fait des représentations au département intéressé au sujet de M. Dauphinée?

4. Dans l'affirmative, qui les a faites, quelle en était la nature, et quand ont-elles été faites?

5. A-t-on tenu enquête sur la conduite de M. Dauphinée?

6. Dans l'affirmative, qui, quand; et M. Dauphinée a-t-il pu se défendre des accusations portées contre lui?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. (a) le 30 avril 1922; (b) dans l'intérêt public.

3, 4, 5 et 6. On a fait au ministre des représentations qu'il juge suffisantes sans faire une enquête et il prend la responsabilité de ce renvoi.

MARGARINE

M. LADNER demande:

1. A-t-on fait des règlements selon la loi qui autorise la production et la vente de l'oléomargarine pour contrôler la production et la vente de cette denrée au Canada?

2. Dans l'affirmative, quels sont ces règlements (a) quant à la manufacture de l'oléomargarine, (b) à sa distribution en gros, et (c) à sa distribution en détail?

3. Quelles branches du département de l'Agriculture ou d'un autre département fédéral sont chargées d'appliquer ces règlements (a) quant à la production de l'oléomargarine, et (b) à sa distribution et à sa vente?

L'honorable M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture.)

1. Oui.

2. (*a*) règlements touchant la fabrication:

Les permis de fabriquer de l'oléomargarine ne seront délivrés qu'à ceux qui ont démontré à la satisfaction du ministre que le bâtiment ou les bâtiments dans lesquels ils ont l'intention de fabriquer de l'oléomargarine sont bien éclairés et aérés, construits de matériaux convenables et munis des commodités hygiéniques; qu'il ne peut y avoir aucune contamination de l'oléomargarine par des odeurs délétères provenant de salaisons, de fabriques d'engrais ou d'autres sources; que les machines et l'outillage sont modernes et peuvent se nettoyer facilement et efficacement, et que la production probable de l'établissement projeté sera suffisamment considérable pour justifier l'emploi d'un inspecteur.

Nulle oléomargarine ne sera fabriquée en Canada, sauf sous la surveillance d'inspecteurs nommés par le ministre.

Nulle oléomargarine ne sera fabriquée en Canada dans un local quelconque servant à la fabrication ou au remaniement du beurre ou qui est en rapport avec une beurrerie.

Toutes les substances qui doivent servir à la fabrication de l'oléomargarine seront inspectées et approuvées avant d'être employées à cette fin. L'inspecteur peut en tout temps prélever des échantillons de toutes telles substances pour analyse.

Aucune huile animale ou saindoux ne sera employé dans la fabrication de l'oléomargarine s'il ne provient d'un abattoir soumis à l'inspection du ministre et s'il ne porte la marque d'inspection du gouvernement ou s'il n'a été fabriqué dans le pays d'origine sous une surveillance satisfaisante pour le ministre, et s'il ne porte à l'époque de l'importation les marques officielles et n'est accompagné du certificat d'inspection du pays d'origine.

Aucun lait ne sera employé dans la fabrication de l'oléomargarine à moins qu'il ne provienne de vaches qui ont été soumises à l'épreuve de la tuberculine ou à moins qu'il n'ait été pasteurisé sous la surveillance d'un inspecteur nommé par le ministre, et aucun beurre ne sera employé dans cette fabrication à moins qu'il ne soit exempt de toute rancidité ou mauvaise odeur.

Aucune substance conservatrice autre que le sel ne sera employé pour la conservation de l'oléomargarine.

Aucune personne autre qu'un fabricant licencié d'oléomargarine ne mêlera de l'oléomargarine et du beurre.

Aucune personne ne fabriquera, n'importera au Canada, n'offrira en vente, n'exibera ou n'aura en sa possession de l'oléomargarine à moins que le mot "oleo" ne soit marqué à la surface de la margarine en lettres majuscules carrées d'au moins un demi-pouce de hauteur et larges en proportion.

Toute personne qui importe, fabrique ou vend de l'oléomargarine en gros doit tenir un livre spécial dans lequel est inscrite la date de chaque importation, achat, vente et expédition d'oléomargarine, la quantité ainsi importée, vendue ou expédiée, la personne de qui elle a été achetée et à qui elle a été vendue ou expédiée, ainsi que l'endroit duquel, dans lequel ou auquel elle a été importée, vendue ou expédiée, et le nom du chemin de fer ou de la compagnie de navigation qui a transporté cette oléomargarine. Ce livre sera en tout temps ouvert à l'inspection de toute personne autorisée par le ministre à l'examiner. Ce livre spécial ne contiendra ni inscriptions ni renseignements autres que ceux prescrits par le présent règlement.

b) Règlements concernant la distribution.

Nul ne vendra, n'offrira en vente, n'exhibera ou aura en sa possession pour la vente en Canada de l'oléomargarine fabriquée uniquement d'huiles végétales que si des étiquettes, marques de fabrique ou autres marques n'en attestent le fait.

Nul ne fabriquera, n'importera en Canada, ne vendra, n'offrira en vente, n'exhibera ou ne pourra avoir en sa possession pour vendre de l'oléomargarine, à moins que le mot "oléo" ne soit imprimé en lettres capitales de un à un pouce et demi de hauteur et de largeur proportionnée.

Nul ne vendra, n'offrira en vente, n'exhibera ou n'aura en sa possession pour la vente en Canada de l'oléomargarine si

(1) le produit n'est contenu dans l'enveloppe d'origine portant la marque de l'inspection officielle du pays d'origine ainsi que le nom et l'adresse du fabricant;

(2) N'est en menus paquets étiquetés individuellement "oléomargarine" imprimé ou marqué de manière à ce que cette inscription constitue le mot le plus en vue de l'étiquette ou de l'enveloppe et ne porte aussi la marque de l'inspection officielle du pays d'origine, ainsi que le nom et l'adresse du fabricant.

(3) Pourvu, toutefois, que nul ne vendra, n'offrira en vente, n'exhibera ou n'aura en sa possession pour vendre en Canada de l'oléomargarine portant à l'extérieur du paquet ou récipient la marque de commerce ou le nom du fabricant avec les mots "beurre", "crèmerie", "laiterie" ou le nom de toute espèce de race laitière.

Aucune étiquette ou marque ne sera employée en rapport avec la vente de l'oléomargarine avant qu'elle n'ait été approuvée par le

ministre. Cette approbation peut être retirée en tout temps pour infraction d'une disposition quelconque de la loi de l'oléomargarine ou d'un règlement établi sous le régime de cette loi, que cette infraction soit due au fait du fabricant, soit en Canada ou ailleurs, ou au fait d'un marchand de gros ou autre personne qui peut être intéressée dans la vente de l'oléomargarine portant cette étiquette ou marque.

Personne ne vendra, offrira en vente, exhibera ou aura en sa possession pour la vente de l'oléomargarine moulée ou coupée en pains à moins que ces pains ne soient du poids net d'une demi-livre ou d'une livre.

Toute personne qui importe, fabrique ou vend de l'oléomargarine en gros doit tenir un livre spécial dans lequel est inscrite la date de chaque importation, achat, vente et expédition d'oléomargarine, la quantité ainsi importée, vendue ou expédiée, la personne de qui elle a été achetée et à qui elle a été vendue ou expédiée, ainsi que l'endroit duquel, dans lequel ou auquel elle a été importée, vendue ou expédiée, et le nom du chemin de fer ou de la compagnie de navigation qui a transporté cette oléomargarine. Ce livre sera en tout temps ouvert à l'inspection de toute personne autorisée par le ministre à l'examiner. Ce livre spécial ne contiendra ni inscriptions ni renseignements autres que ceux prescrits par le présent règlement.

c) Répondu sous la lettre *b*, à l'exception du dernier alinéa.

3. (a) Le service de la police sanitaire des animaux; (b) la division de la laiterie et de la réfrigération.

SALAIRES ET JOURNÉE DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE DU COTON

M. SAINT-PERE demande:

1. Le ministère du Travail a-t-il reçu les déclarations des fabricants de cotonnades des provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, relativement aux heures de travail fournies par les employés de ces industries, et aux salaires qu'ils reçoivent en retour?

2. Dans l'affirmative, pourquoi le ministère du Travail a-t-il négligé de publier dans le supplément de la *Gazette du Travail*, en février dernier, les statistiques concernant ces industries des cotonnades, où les ouvriers travaillent de 52 à 55 heures par semaine?

3. Pourquoi le ministère du Travail a-t-il omis de publier ces statistiques pour chaque province en particulier, comme il le faisait dans le passé?

4. Les déclarations reçues au ministère sont-elles confidentielles?

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail):

1. Le département du Travail a effectivement reçu des manufacturiers de coton de la province en question des déclarations relatives aux salaires et à la journée de travail. Ces déclarations nous sont transmises avec l'entente qu'elles ne seront point rendues publiques.

2. La *Gazette du travail* publie en supplément de nombreuses informations relatives aux salaires et à la journée de travail. Conformément à l'entente intervenue, on prend soin en publiant ces renseignements de tenir cachée l'identité des établissements qui les ont fournis.

3. Les renseignements statistiques concernant la durée de la journée de travail et les salaires accordés aux ouvriers ne sont pas publiés province par province, quand cette publication pourrait faire connaître l'identité des établissements. Le dernier bulletin publié sur ce sujet, en février 1922, donne des renseignements sur la durée de la journée de travail et les salaires payés dans l'industrie textile, mais les conditions dans lesquelles ces indications ont été fournies ne nous permettent pas de les publier par province.

4. Oui.

C. H. BLAND

M. FOURNIER demande:

1. Combien de fois le classement de la fonction remplie par C. H. Bland, de la commission du service civil, a-t-il été changé depuis son entrée à la commission?

2. Quand ces changements ont-ils été faits, et quels étaient les appointements minimum et maximum dans chaque cas?

3. Quels étaient les appointements de M. Bland lors de son entrée à la commission?

4. A-t-on changé son titre ou sa classe le 9 mai dernier, avec appointements allant de $3,900 à $4,400?

5. Quel est le montant de l'arriéré auquel il a droit en raison de ce dernier changement?

6. Combien a-t-il reçu en tout sous forme d'arriéré en raison de changements antérieurs dans le classement?

5. A quel montant de traitement arriéré aura-t-il droit en raison de ce dernier changement de classification?

6. Combien a-t-il reçu en tout comme arriérés en raison de changements antérieurs dans sa classification?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

1. M. C. H. Bland a été classé comme secrétaire adjoint de la commission du service civil à partir du 1er avril 1919, avec un traitement allant de $3,060 à $3,420. Cette position a été modifiée le 1er février 1921 en celle de "secrétaire adjoint et examinateur en chef" avec un traitement allant de $3,660 à $4,020. L'échelle du traitement a été modifiée le 9 mai 1922 avec minimum de $3,900 et maximum de $4,440.

2. Répondu sous le n° 1.

3. $800.

4. Répondu sous le n° 1.

5. $280.

6. $1,315.

GARDIENS DE PHARES DANS L'ASSOMPTION ET MONTCALM

M. SEGUIN demande:

1. Quel est le nombre total des gardiens de phares demeurant dans le comté de l'Assomp-

tion, et quelle est la date de nomination de chacun d'eux?

2. Quels sont les gardiens de phares, dans le comté de l'Assomption, qui ont été destitués du 21 septembre 1911 au 1er janvier 1921, et quel est le nom de chacun de leurs remplaçants?

3. Sur quelles recommandations ces destitutions et nominations ont-elles été faites?

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Marine):

1. Léopold Rivest, Aimé Payette, Repentigny, P.Q., Jean-Baptiste Giguère, Lucidas Beaudoin, Arthur Payette, Hormidas Dupuis, Zénon Plouffe, Ovila Peltier, Saint-Sulpice, P.Q.; J. Oscar Lachapelle, Eloi Thouin, Repentigny, P.Q.; Alphonse Chicoine, jr., Saint-Sulpice, P.Q.

2 et 3. Aucun. Cependant, avant 1914, un phare était entretenu à l'île à la Bague et son gardien, Louis Dubois, a été congédié pour ingérence politique, à la suite d'une enquête faite à la demande de M. Jos. Morin, C.R., de Montréal, appuyée par une pétition de certains électeurs de la paroisse de Repentigny. M. Eloi Thouin a été nommé pour le remplacer sur la recommandation de M. Morin, C.R. Lors de la suppression de ce phare en 1914, M. Thouin a été transféré à la garde du dernier des feux d'alignement à l'île Lebel.

BIENS DES ÉTRANGERS DE NATIONALITÉ ENNEMIE

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Quels fonctionnaires sont chargés de l'office de compensation des propriétés des aubains ennemis?

2. Sont-ils fonctionnaires du Gouvernement?

3. Dans l'affirmative, reçoivent-ils un supplément d'appointements pour le travail susdit?

4. Quels sont les appointements fixes de chacun d'eux, et le supplément qu'ils reçoivent pour le travail des aubains?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Curateur: l'honorable secrétaire d'Etat; curateur adjoint: le sous-secrétaire d'Etat; assistant du curateur adjoint et contrôleur de l'office de compensation H. Spencer Relph, conservateur de la propriété, des droits et des intérêts, William Pemberton Morling; comptable, A. H. Mathieu; chef de la division des réclamations, Joseph Leslie.

2. Le sous-gardien est un fonctionnaire permanent du département du secrétaire d'Etat. Les autres fonctionnaires ont été nommés temporairement en conformité et en vertu du traité de Versailles et de l'ordre du traité de paix (Allemagne) 1920 et sont seulement occupés à des travaux de cette nature.

3. Non.

4. Traitements permanents: sous-secrétaire d'Etat, $6,000; assistant sous-gardien, $4,500; fonctionnaire chargé de la propriété, des droits et intérêts, $2,500; comptable, $2,500; commis en chef des réclamations, $2,500.

ROUTE PROVINCIALE OTTAWA-KINGSTON

M. GARLAND (Carleton) demande:

1. Un octroi fédéral a-t-il été payé sur le coût du chemin provincial entre Ottawa et Kingston, Ont?

2. A-t-on demandé des soumissions pour le terrassement de la partie de ce chemin entre Ottawa et Carleton Place?

3. Dans l'affirmative, qui a soumissionné, et pour combien?

4. Quels ont été les soumissionnaires heureux, et quelle était leur soumission dans chaque cas?

5. A-t-on acheté des carrières dans cette partie du chemin susdit?

6. Dans l'affirmative, qui les a achetées, et à quel prix dans chaque cas?

7. De qui ont-elles été achetées, et en quel endroit?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer): Le gouvernement d'Ontario n'ayant pas déposé de plan à la division fédérale des grandes routes, et aucune convention n'ayant été faite sous l'empire de la loi des grandes routes du Canada, le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas de renseignement au sujet de la route en question.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRE DE LA CHAMBRE POUR LE DÉPÔT DE DOCUMENTS

Par M. GORDON:

1. Quelle quantité de ficelle et de corde d'engerbage a-t-on utilisée dans les diverses provinces du Canada, en 1921?

2. Quelle partie de cette quantité était de fabrication canadienne?

Par M. LANCTOT:

1. Combien coûte le transport dans le service de l'intendance militaire dans chaque district militaire?

2. Combien y a-t-il de chevaux, automobiles, camions et autres voitures dans l'intendance?

3. Quel est l'effectif d'officiers et de soldats de l'intendance?

4. Quelle était la valeur totale de l'équipement complet de l'intendance, et combien a-t-on dépensé pour l'entretien et la réparation de l'équipement, y compris le fourrage, les maladies, etc., dans l'exercice terminé le 31 mars 1922?

5. Ce service coûterait-il moins cher au pays si le fourrage, les approvisionnements et le transport étaient adjugés à l'entreprise, chaque année, à des particuliers, d'après la soumission la plus basse, ou s'ils étaient donnés à la journée?

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDÉES SANS DÉBAT

Par M. BOYS:

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement d'Italie et le gouvernement du Canada touchant la conférence internationale actuellement en séance à Gênes, Italie, y com-

pris le décret du Conseil nommant des délégués du Canada, et toutes les instructions données à ces délégués par le gouvernement du Canada.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE—JOUR DE L'EMPIRE ET FÊTE DE L'ASCENSION

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je propose qu'en conformité de l'avis donné, lorsque la Chambre lèvera la séance mardi, le 23 mai courant, elle restera ajournée jusqu'à vendredi, le 26 courant.

M. HOCKEN: Je proposerai au premier ministre que nous ajournions jusqu'au lundi suivant. Cela permettrait aux députés, qui ne tiennent pas à passer ces deux jours à Ottawa, d'aller visiter leurs familles.

M. GAUVREAU: Je propose que la Chambre siège samedi.

L'hon. M. CRERAR: Je diffère d'avis avec mon honorable ami de Toronto (M. Hocken). Un bon nombre de députés, tant des Provinces maritimes que de l'Ouest désirent que les délibérations du Parlement soient terminées le plus tôt possible. Le voyage d'Ottawa à Toronto, où réside l'honorable député prend à peine quelques heures; il peut aller chez lui mardi soir pour revenir vendredi.

M. HOCKEN: Si le Gouvernement désire épargner du temps, nous pourrions peut-être siéger le mercredi soir et le samedi. Je serai prêt à rester ici constamment si mes honorables amis désirent que la Chambre accomplissent ses travaux dans le plus bref délai possible. Dans ce cas, ajournons le 24 pour reprendre les séances jeudi.

(La motion est adoptée.)

WOODMEN OF THE WORLD

M. GOULD (Assiniboïa): Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un article qui a paru dans le *Citizen* d'Ottawa, numéro du 17 courant, touchant le projet de modifier la loi des assurances.

L'article en question fait allusion à la société des Woodmen of the World. Pour l'information de mes collègues et en justice pour cette société, je tiens à déclarer que le nom de cette société n'a jamais été mentionné devant le comité. Le surintendant du département des assurances a conseillé au reporter à ma connaissance qu'il serait peut-être préférable d'omettre le nom de la compagnie qui avait recommandé l'amendement en question.

[M. Boys.]

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides:

Chemins de fer et Canaux—Sommes ne dépassant pas $42,800,000 pour faire face aux dépenses faites ou aux dettes contractées (lorsque les sommes disponibles provenant des recettes nettes d'exploitation peuvent être insuffisantes) par ou au nom de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la Canadian Northern Railway ou toute compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer Canadian Northern ou l'une d'elles, sur l'un quelconque des comptes suivants:

(a) Déficits d'exploitation.

(b) Acquisition de biens, matériaux et approvisionnements.

(c) Intérêt et fonds d'amortissement sur billets, valeurs ou obligations.

(d) Le principal et l'intérêt des prêts tombant à échéance ou échus, garantis ou non.

(e) Construction et améliorations.

(f) Coordination ou consolidation des réseaux de chemins de fer et facilités de transport.

La somme autorisée par les présentes pourra être accordée de temps en temps, à la discrétion du Gouverneur en conseil, sous forme de prêts en espèces ou d'une garantie, ou partie en espèces et partie en garantie.

Si sous forme de prêts, le ou les montants avancés seront remboursables sur demande, avec intérêt au taux fixé par le Gouverneur en conseil, payable semi-annuellement, garantis par une ou plusieurs hypothèques sur ces propriétés, sous telle forme et contenant tels termes et conditions, non incompatibles avec les présentes.

Si sous forme de garantie, toute telle garantie pourra l'être du principal et de l'intérêt des billets et obligations ou garanties d'une ou de plusieurs desdites compagnies spécifiées par le Gouverneur en conseil, et peut être signée par le ministre des Finances, au nom de Sa Majesté, sous telle forme et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil jugera convenables et applicables, $42,800,000.

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et Canaux): Ce crédit est demandé par le chemin de fer Nord-Canadien, avec l'assentiment du conseil de direction des chemins de fer nationaux canadiens, pour l'exercice finissant le 31 mars 1923.

Ces prévisions ont été élaborées par les fonctionnaires du réseau de l'Etat, soumises à et approuvées par le conseil des directeurs, puis présentées au ministère des Chemins de Fer et Canaux. Les préposés à l'administration m'assurent que l'argent demandé est nécessaire pour que le Nord Canadien soit exploité avec succès l'année prochaine. Au cours de l'exposé que j'ai fait il y a quelque temps au sujet des chemins de fer, j'ai dit que nous ne posions de nouveaux rails que pour en remplacer d'autres. Nous avons cru devoir recourir à cette mesure dans l'espoir que le réseau serait bientôt unifié et qu'un conseil

de directeurs y présiderait et assumerait la responsabilité de tout placement imputable sur le capital. En arrivant à cette conclusion, ni les préposés à l'administration du réseau, ni les directeurs, ni le Gouvernement n'ont oublié les lignes d'embranchements à construire dans l'Ouest; aussi cette question sera-t-elle étudiée avec soin dès que l'occasion s'en présentera. Voici une analyse de ce crédit de $42,800,000:

Construction	$1,286,164 00
Améliorations:	
Lignes de l'Ouest	4,099,525 00
Lignes de l'Est	2,031,390 00
Chemins de fer Halifax-Southwestern	112,235 00
Coordination	1,452,757 00
Etudes de la voie	77,000 00
Service d'hôtellerie	34,595 00
Service télégraphique, chemins de fer	186,378 00
Service télégraphique, commerce	110,734 00
Service de messagerie du réseau national	.....
Service du matériel	74,222 00
Matériaux et fournitures, combustible, traverses, etc	.....
Item spéciaux	285,000 00
	$9,750,000 00
Finance:	
Compte d'exploitation	$5,000,000 00
Impôts	750,000 00
Intérêt sur charges fixes	18,667,120 02
Fonds d'armortissement	1,113,133 33
Frais d'équipement, compte du capital	4,767,000 00
Valeurs rachetables	2,500,000 00
Achat de valeurs de compagnies subsidiaires	
Coût d'entreprises payable	223,827 62
	$33,021,080 97
Grand total	$42,771,080 97
Crédit numéro 136	$42,800,000 00

Je n'ai pas ici les contrats relatifs aux terrains, mais ils portent le total à environ $42,800,000. Je suis prêt à fournir tous les renseignements possibles. Je les possède presque tous. Je serai heureux de me procurer ceux qui peuvent me manquer, et de les fournir le plus tôt possible.

M. EULER: Quelle est la différence entre le déficit de l'année dernière et celui de $5,000,000 que l'honorable ministre prévoit pour l'année prochaine, en ce qui concerne le compte d'exploitation?

L'hon. M. KENNEDY (Essex): Le déficit prévu pour l'année dernière était de $5,000,000; mais il s'est élevé à $12,827,411.

M. EULER: Pensez-vous le réduire cette année?

L'hon. M. KENNEDY: Oui, d'après ces chiffres. Nous avons prévu, pour cette année, un déficit de $5,000,000 et nous espérons qu'il ne sera pas plus élevé.

L'hon. A. K. MACLEAN: Cela comprend-il tout le réseau?

L'hon. M. KENNEDY: Le Nord Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre est-il bien certain du chiffre du déficit prévu pour l'année dernière, concernant les lignes du Nord Canadien? Je crois me rappeler que le déficit alors prévu a fini par être moindre.

L'hon. M. KENNEDY: Ce déficit de $12,000,000 attribué aux opérations de l'année dernière se rapporte à une période de quinze mois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'au lieu d'être plus élevé, le déficit a été moins élevé que l'honorable ministre ne l'avait prévu. Il en a été question dans le dernier débat, au cours duquel on a fourni les chiffres.

L'hon. M. MACLEAN: Il s'agissait des charges fixes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, les charges fixes ne pouvaient pas représenter un moindre chiffre. Je ne connais pas la période d'un an mentionnée par le ministre, mais le déficit prévu a été moins élevé et non pas plus élevé qu'on ne l'avait prévu.

L'hon. M. KENNEDY: Je parle du déficit tel qu'il a été annoncé à la Chambre, l'an dernier, pendant la discussion des crédits, des cinq millions de dollars qu'on nous demandait pour le réseau du Nord-Canadien. La somme est la même cette année; cependant, en réalité, le déficit s'est trouvé de douze millions et quelques dollars pendant les quinze mois. Mon honorable ami parle de l'année civile, et moi, je parle de l'exercice financier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que cela fasse aucune différence. La chose n'est pas d'une grande importance; je crois, cependant, que je pourrai prouver au ministre que le crédit était plus élevé que l'a été le déficit réel, quelqu'ait été la période de temps.

L'hon. M. CRERAR: Je crois savoir que le chiffre du déficit probablement au compte de l'exploitation, cette année ne s'applique qu'aux lignes du Nord-Canadien proprement dites.

L'hon. M. KENNEDY: Voilà tout.

L'hon. M. CRERAR: Il n'embrasse pas le Transcontinental?

L'hon. M. KENNEDY: Non.

M. WOODSWORTH: A quoi se rapporte le mot "coordination"?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien, l'objet de la coordination était d'économiser de l'argent. Je ne pensais pas qu'il nous faudrait ouvrir un crédit pour l'exécution de ce travail.

L'hon. M. KENNEDY: Nous en économiserons, je crois. Ce que nous dépenserons pour la coordination nous permettra d'épargner beaucoup d'argent dans la suite. Toutefois, nous devrons en débourser pour les mesures que nous aurons à prendre afin d'effectuer cette coordination. Quant au crédit lui-même, il comprend les dépenses suivantes:

$250,900 à Québec et à Limoilou.
$140,000 pour un raccordement entre le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, à Rowan, endroit situé un peu à l'ouest de Fort-William.
$475,000 pour l'établissement d'une cour à Fort-William, et
$171,000 pour la réunion des installations terminales à Jasper, à Lucerne et au passage de la Tête-jaune.

Le reste comprend plusieurs petites dépenses en différents lieux où viennent en contact les diverses voies ferrées du réseau du Nord-Canadien.

La somme mentionnée dans le présent budget représente la quote-part des dépenses de coordination qui est imposable sur le compte du Nord-Canadien.

M. MITCHELL: Vu quelques-uns des reproches que l'on a faits à des membres de la droite, au nombre desquels je suis, au sujet de leur attitude pendant la dernière lutte électorale, et étant donné que le ministre a déclaré dans le discours du trône qu'il se propose de faire un essai légal de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat; enfin, après les déclarations du ministre des Chemins de fer, le onze du mois écoulé, je sens qu'il est de mon devoir de justifier l'attitude que nous avions à ce moment-là.

Je puis dire que mon attitude à l'égard de cette question n'a pas varié. Je suis encore de l'avis que j'entretenais autrefois, ainsi que pendant la lutte électorale; néanmoins, en présence des déclarations du ministre des Chemins de fer, je comprends que je dois des explications à la Chambre, d'abord, puis, aux électeurs de ma circonscription et aux habitants de ma province natale où j'ai discuté ce sujet tant et plus. Je me rends compte qu'il y a ici bien des députés et, par tout le pays, maints citoyens qui n'approuvent pas l'attitude que j'ai prise dans cette lutte, mon hostilité envers l'acquisition et l'exploitation des voies ferrées par l'Etat.

[L'hon. M. Crerar.]

Je n'ai pas de reproche à faire à ceux qui ne partagent pas mon sentiment à ce sujet; ils ont droit à leur opinion, je respecte entièrement leur avis, mais je leur demande d'en faire autant, de respecter mon avis qui, je puis l'affirmer à la Chambre, est le résultat d'une étude consciencieuse, d'un examen de la question sous tous ses aspects.

Efforçons-nous, si faire se peut de discuter la question librement et franchement, sans rancœur aucune, car elle n'est pas à mes yeux, du domaine de la politique et ne devrait pas passer pour l'être; elle est trop grave pour cela. Selon moi, il faut la considérer comme une question nationale; en effet, si mes convictions sont justes, elle met en danger la solvabilité même de notre pays. En l'affirmant, je ne saurais que répéter ce que j'ai dit au cours de la dernière lutte électorale. Lorsque j'ai tenu ce langage, j'ai fait entrer en ligne de compte, comme je le fais aujourd'hui, la vaste étendue de notre pays, l'éparpillement de notre population, les progrès qui se sont accomplis au Canada, l'énormité de notre dette, ainsi que le fait que nos impôts sont presque aussi lourds qu'ils peuvent l'être. Tenant compte de tous ces facteurs, j'ai déclaré alors et je déclare aujourd'hui que je pense pas que notre pays puisse supporter un déficit annuel de soixante-douze millions de dollars—même s'il n'est pas plus élevé; mais je pourrai prouver, je l'espère, que l'exploitation de nos voies ferrées durant le dernier exercice s'est soldée par un déficit beaucoup plus gros.

Pour bien faire comprendre l'attitude que j'ai prise sur cette question pendant la dernière campagne électorale, je me permettrai de donner lecture de quelques-unes des observations que je fis en acceptant de me porter candidat dans la division Saint-Antoine, aux premiers jours de la campagne. Voici ce que je disais:

Sur la question des chemins de fer, mon attitude est tout aussi nette et prononcée qu'elle l'est à l'égard du tarif. En principe, je suis contre la nationalisation des chemins de fer. Je me rends compte que nous les avons sur les bras. Il me semble que l'on a eu tort d'en faire l'acquisition. A mes yeux, on a commis plus qu'une erreur en prenant possession du Nord-Canadien et du Grand-Tronc; ce fut une sottise nationale qui conduit à un désastre national. Lorsqu'ils ont décidé d'acheter les réseaux du Nord-Canadien et du Grand-Tronc et d'en entreprendre l'exploitation, les cabinets Borden et Meighen se sont engagés dans une voie qui conduit à la banqueroute nationale; la faute en est à eux, à eux seuls. Mais ces voies ferrées coûtent 100 millions par année; conçoit-on que cela puisse durer bien longtemps? L'argent qu'absorbent les déficits des chemins de fer suffirait à établir une

autre ligne transcontinentale en quelques années. Chacun reconnaît qu'il faut tenter quelque chose.

Quelle est la solution?

Le Gouvernement devrait réunir les hommes les plus entendus aux affaires des chemins de fer qui se puissent trouver dans le monde entier. Qu'il ne les recrute pas seulement au Canada et aux Etats-Unis, mais qu'il cherche en Europe et ailleurs des spécialistes dont l'expérience de ces sortes d'affaires lui serait secourable. Qu'il charge ces hommes d'examiner le problème sous chacun de ses aspects et les laisse s'acquitter de la tâche en toute liberté. Je ne souffrirais pas qu'on leur fît savoir d'avance quelle sorte de rapport on attend d'eux ou qu'il leur faudra favoriser telle ou telle ville. Je les chargerais d'aviser aux moyens, et quand ils m'auraient transmis leur rapport, je m'emploierais à trouver la solution du problème des chemins de fer,—une solution qui, donnant satisfaction au peuple canadien, mettrait un terme aux déficits; il faut qu'il en soit ainsi si l'on veut garder le pays de la ruine.

La veille même du jour du scrutin, j'adressais aux électeurs de Saint-Antoine un manifeste qui contenait ce qui suit:

Le Gouvernement actuel a commis l'incroyable folie d'imposer au pays le fardeau du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et de la marine marchande du Canada. En principe, je n'aime pas que l'Etat se fasse propriétaire et exploitant des services d'utilité publique. Malheureusement, le régime actuel nous a imposé ce fardeau, et il nous faut faire face à la situation. On devrait donc rechercher les avis des plus habiles spécialistes qui se puissent trouver. Il faut scruter à fond un système qui aboutit chaque année à des déficits stupéfiants qui conduisent rapidement le Canada à la banqueroute. Le prochain gouvernement devra aborder résolument cette question et découvrir une solution qui mette un terme à ce fardeau financier devenu intolérable.

Voilà qui définit nettement l'attitude que j'ai prise chaque fois que j'ai porté la parole dans la province de Québec. Or, quelle est cette attitude? Je me suis borné à dire ceci: en principe, je n'aime pas que l'Etat se charge de l'exploitation des voies ferrées; nous nous trouverons tous les ans en présence d'un déficit de 100 millions de dollars. J'ai demandé qu'on examine le mode de comptabilité de ces immenses réseaux de chemins de fer et qu'on scrute à fond cette question de la nationalisation des chemins de fer au Canada. Il faut que la comptabilité du Nord-Canadien, du Transcontinental-National et de toutes les autres voies ferrées qui sont en cause soient l'objet d'une enquête complète et munitieuse dont le résultat sera porté à la connaissance du Parlement et de la population. J'ai proposé aussi de retenir les services des hommes les plus entendus aux affaires des chemins de fer, de recruter ces hommes au Canada et aux Etats-Unis. J'ai même conseillé d'en emprunter à l'Europe où, à ce que je crois, la nationalisation des chemins de fer a déjà été soumise à une longue épreuve; il ne peut d'ailleurs y avoir de mal, selon moi, à rechercher les avis les plus autorisés en cette matière, peu importe qu'ils soient formulés par des partisans ou des adversaires de la nationalisation, si l'on veut que le ministre puisse mettre sous les yeux du Parlement et du pays, l'inventaire, l'exposé fidèle, la véritable solution de ce problème à la fois complexe et troublant qui, à mon avis, est bien le plus grave de tous ceux dont le pays ait à s'occuper à l'heure actuelle.

Certains députés trouvent risible que j'ai conseillé de faire appel aux plus habiles spécialistes pour examiner la tenue des livres. Je ne vois rien là-dedans qui prête à rire. C'est une proposition marquée au coin du gros bon sens, une proposition pratique que ne manqueraient pas d'agréer les administrateurs compétents de toute compagnie de chemins de fer ou de n'importe quelle autre de nos institutions ayant à faire face à un pareil problème. Si l'on avait suivi cet avis par le passé, le pays aurait pu économiser des centaines de millions. Si on le rejette aujourd'hui, on le suivra tôt ou tard parce que l'essai que l'on tentera de l'exploitation des voies ferrées, peu en importe le genre, ne donnera satisfaction ni aux partisans ni aux adversaires de la nationalisation.

Aucun essai ne contentera le public tant que nous ne saurons pas que le point de départ est bon, tant que les gens qui réclament cet essai n'auront pas la certitude que l'on emploie utilement leur argent, et qu'à la fin de l'essai on leur mettra sous les yeux un exposé de faits, des chiffres et un résultat auxquels ils pourront attribuer quelque valeur.

Qu'arrivera-t-il si nous ne faisons pas cela? Dans quelques mois ou quelques années, ou lorsque l'occasion s'en présentera, ils viendront à la charge en disant que les états étaient inexacts et qu'ils ne peuvent compter sur cette épreuve qui n'était pas juste. Si nous voulons faire un essai raisonnable des chemins de fer de l'Etat, il nous faut en connaître parfaitement toute la comptabilité et obtenir les opinions des ingénieurs les plus capables touchant ce problème. Lorsque j'ai entendu l'honorable ministre des Chemins de fer présenter, l'autre jour, l'exposé de l'exploitation des chemins de fer du dernier exercice financier, j'ai été frappé de la façon très juste et généreuse avec laquelle il a traité les comptes et les statistiques que lui ont présentés les administrateurs de ces diverses lignes. Je l'en félicite, mais je suis heureux de dire

qu'il a montré une certaine somme de prudence, ayant répété mainte et mainte fois, au cours de ses observations, que l'état qu'il soumettait à la Chambre n'avait pas été préparé par lui, mais par les administrateurs et les directeurs des chemins de fer nationaux canadiens. Pour que l'on me comprenne bien, je vais citer quelques extraits des observations du ministre des Chemins de fer, il y a quelques jours. Voici:

Je dirai que l'aspect général de l'administration de 1921 semble être un progrès en ce qui concerne la combinaison des chemins de fer nationaux canadiens et du Grand-Tronc.

Il ajoute:

On dit que notre réseau national est le seul dont les recettes en 1921. . .

Plus loin, il dit:

Les administrateurs prétendent que cette réduction n'a pas été obtenue au détriment de la propriété, et que l'entretien et les améliorations de 1919 et 1920 ont été reportés à 1921.

Et encore:

Il a été soumis par les administrateurs. . .

Et puis:

Les directeurs m'informent que la situation ouvrière s'est beaucoup améliorée.

Il ajoute:

Je suis heureux de communiquer cette impression des directeurs.

Il continue:

Les administrateurs calculent que la réduction des dépenses, l'an dernier, a été de. . .

Il donne alors les statistiques. Il dit ensuite:

Le bureau de direction annonce que dans le cours de l'année 1921, on n'a pas acheté pour le chemin de fer Intercolonial ou expédié à ce chemin de fer à l'est de Montréal, de charbon américain.

Il termine en déclarant que l'on a tellement critiqué l'administration du réseau national, de même que celle du Grand-Tronc, que les statistiques et les états fournis de temps à autre inspirent moins de confiance aux députés et au public. Il ajoute qu'il nommera un comité pour s'enquérir de la comptabilité des chemins de fer nationaux canadiens. Le ministre pouvait-il montrer d'une façon plus claire et plus convaincante qu'il avait l'intention de faire porter la responsabilité de l'état soumis à la Chambre par ceux à qui elle appartenait réellement, je veux dire les diverses compagnies de chemins de fer, y compris le réseau national.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne sait-il pas que le Gouvernement fait faire maintenant, comme depuis plusieurs années, sous sa direction, des vérifications indépendantes des chemins de fer nationaux canadiens, et que les rapports en sont adressés directement au Gouvernement? Par conséquent, si le ministre n'est pas bien renseigné c'est de sa faute.

M. MITCHELL: Je ne connais que les déclarations contenues dans les remarques faites, l'autre jour, par le ministre des Chemins de fer, et eussions-nous la vérification dont parle le leader de l'opposition, ou en eussions-nous même une demi-douzaine, cela ne change pas mon point que le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement disent que la responsabilité de l'administration et de l'état qui a été soumis incombent aux administrateurs et à l'exécutif qui les a nommés et qui est sous sa juridiction tout le temps que comprend cet état. Qu'une vérification indépendante puisse avoir été faite, cela ne modifie en rien la situation, parce que le ministre des Chemins de fer nous a dit que le public, et même le Parlement, n'ajoutaient pas foi aux états qui avaient été fourni ni à la méthode de comptabilité de ces compagnies, et que, par conséquent, le ministère allait demander à la nouvelle administration de nommer un comité d'enquête pour examiner toutes ces choses.

En ce qui concerne la question du déficit des réseaux nationaux, le chef de l'opposition officielle (M. Meighen) demandait, il y a quelques jours, au ministre des Chemins de fer, si ce déficit n'aurait pas dû être moindre. Voici qui répond à sa question. Si j'ai bonne mémoire, le déficit du dernier exercice pour le réseau entier avait été estimé à 70 millions environ; mais ce chiffre a été réduit depuis à 67 millions, puis le ministre des Chemins de fer nous a annoncé que le déficit du National-Canadien, le Grand-Tronc non compris, s'élevait à 56 millions en chiffres ronds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y avait pas eu là d'estimation. Les chiffres mentionnés par mon honorable ami donnaient le véritable résultat de l'exploitation de l'exercice précédent.

M. MITCHELL: Je croyais que le chef de l'opposition, lorsqu'il nous a parlé, l'autre jour de 70 millions, puis, de 67 millions, faisait allusion aux prévisions budgétaires, mais j'ai pu faire erreur en cela. En tout cas, le déficit de l'an dernier dans l'exploitation du réseau national, non compris le réseau du Grand-Tronc, a été de $56,673,934, le déficit du Grand-Tronc a été de $15,672,298, ce qui représente une somme globale de $72,346,232. Un simple calcul nous prouve que ce déficit, qui est en chif-

fres ronds, de 72 millions, ajoute à la dette nationale environ $7 par tête de la population canadienne. Donc, étant donné que la dette nationale à la fin du dernier exercice s'est élevé à $2,340,000,000, ou à $266 par tête, cependant que dans l'exploitation de notre réseau national, nous avons un déficit de 72 millions, ne suis-je pas justifié de proposer à la Chambre, au peuple canadien, et à tous ceux qui préconisent l'exploitation gouvernementale de nos chemins de fer, de refléchir sérieusement, avant de nous avancer trop loin sur cette route que, lors de la campagne électorale, l'automne dernier, j'ai représenté comme la route qui conduit au désastre.

Afin de savoir si ce déficit de 72 millions mentionné l'autre jour par le ministre des Chemins de fer, est le déficit réel, je désirerais discuter pendant quelques instants les rapports déposés par le ministre des Chemins de fer. Il appert que les dépenses de l'an dernier se sont élevées à $142,784,-000 et je prétends que toutes les économies réalisées dans l'exploitation des réseaux nationaux l'ont été dans les frais d'opération. En 1920, les dépenses à ce compte ont été de $162,484,000. Il y a donc eu, en 1921, une économie de 19 millions dans les frais d'opération. Je démontrerai au comité tantôt comment l'on a économisé 19 millions dans le compte des dépenses. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Stewart) nous annonçait tout joyeusement, l'autre jour, que le déficit du dernier exercice n'avait été que de 16 millions comparativement au déficit de 36 millions, l'année précédente; que l'an dernier, il y avait eu une amélioration jusqu'à concurrence de 20 millions. Si mes honorables collègues veulent bien examiner les rapports qui ont été déposés ils trouveront étrange que depuis le 1er janvier jusqu'à la fin de juin, le déficit mensuel dans l'exploitation des réseaux nationaux ait été de plus de deux millions et demi, tandis qu'il s'est élevé, en certains mois, à près de 3 millions; que dans le mois de juillet nous ayons eu un déficit de $1,261,000, et alors des excédents: août, $47,231; septembre, $504,174.87; octobre, $1,036,030.34; novembre, $734,149.65. En décembre nous retournons à la colonne des déficits et nous y trouvons $1,114,794,-38. C'est-à-dire que durant les premiers six mois, nous avons eu un déficit de plus de deux millions et demi, et parfois, 3 millions par mois; puis, en août, septembre, octobre et novembre, nous avons eu des surplus; et enfin, en décembre, nous revenons à la colonne des déficits, et je crois comprendre que nous y sommes encore. Je signalerais l'écart entre juillet et août, et entre novembre et décembre. Mes honorables amis verront que dans un cas, la différence réelle est de $1,308,000, et dans l'autre, de $1,848,000. Les honorables députés ne trouvent-ils pas étrange que les quatre mois d'excédents dans l'exploitation des réseaux nationaux aient été précisément les quatre mois durant lesquels nos honorables amis de l'opposition officielle briguaient les suffrages du peuple, dans la dernière campagne électorale? D'aucuns demanderont: et que dites-vous de juillet? Vous vous souvenez que l'amélioration a commencé avec l'été et non pas avec la campagne électorale. Vous vous souvenez que, au commencement de l'été, la presse, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, a insisté pour que le premier ministre (M. Meighen) se présente devant le peuple. Et cette insistance a continué de jour en jour, et si je ne fais erreur, le premier ministre d'alors avait dit au commencement de l'été qu'il annoncerait son programme politique le premier septembre.

Ce fut, je crois, dans la ville de Londres qu'il annonça qu'il y aurait une élection générale avant la fin de l'année et, le 7 octobre, il annonçait la dissolution et fixait le scrutin au 6 décembre.

Certes, monsieur l'Orateur, je sais que les honorables membres de la gauche ont souvent prétendu qu'ils n'étaient intervenus en rien dans l'administration du réseau des voies ferrées de l'Etat, c'est-à-dire, le chemin de fer National canadien, mais je crois que la coïncidence dont je viens de parler devrait sembler aux honorables députés pour le moins un peu remarquable.

En outre, jeudi soir, nous avons eu un débat sur un décret du conseil adopté, le 6 octobre dernier et la veille de la dissolution—au cours duquel nous avons entendu des honorables membres de la gauche excuser l'ancien gouvernement d'être intervenu dans l'administration des chemins de fer nationaux canadiens et, de notre côté nous avions des honorables députés demandant qu'on accorde d'autres entreprises, dans leurs comtés respectifs. Est-ce là l'essai de l'exploitation de notre réseau de chemins de fer, par l'état, que les honorables députés reclament? Je partage l'opinion que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a exprimé, l'autre soir, lorsqu'il a dit qu'il ne devrait y avoir, dans l'administration des voies ferrées de l'Etat, aucune intervention quelconque de la part des ministres de la Couronne soit des membres du Parlement, soit du public. Ce n'est que débarrasser de cette ingérence que notre

réseau national pourra rendre le maximum. Si cela est impossible, je dis que l'essai n'est d'aucune façon loyale et que ce système d'exploitation est voué à l'insuccès.

La raison qui m'engage à combattre l'exploitation par l'Etat des chemins de fer ou d'autres entreprises semblables a toujours été la même. Bien que j'aie la plus entière confiance dans le Gouvernement que j'ai l'honneur d'appuyer, dans les membres de cette Chambre et dans notre population. Je crois que tant que la nature humaine ne se sera pas libérée des infirmités dont elle souffre depuis des générations ou tant que nous n'aurons pas des surhommes pour diriger l'exploitation de nos chemins de fer nationaux et qui resteront capables de résister à toute demande soit des ministres de la Couronne, soit des membres du Parlement, soit du public, nous ne pourrons pas obtenir cette administration et cette exploitation satisfaisante par l'Etat que demande l'honorable député de Marquette.

M. GOOD: Dois-je comprendre d'après ce que l'honorable député dit, qu'il est opposé au principe de la possession et de l'exploitation par l'Etat de tous les ouvrages d'utilité publique?

M. MITCHELL: C'est ce que j'ai dit et c'est encore mon avis. J'ai été moi-même quelque peu mêlé à l'exploitation de services publics au nombre desquels je ne comprends pas, il va sans dire, tous les petits pouvoirs hydraulique ou installation électrique qu'on trouve dans une petite ville ou dans un petit village. L'étude que j'ai faite de l'exploitation de services d'utilité publique de cette nature me porte à conclure, en thèse générale, qu'avec l'exploitation publique le contribuable paie plus en impôts qu'ils ne gagne en réduction de taux.

Mais je ne veux pas m'écarter de la question ferroviaire. Je sais que l'exploitation d'état existe, dans la grande province d'Ontario, et l'exploitation d'un de ses services d'utilité publique est une cause d'orgueuil pour ses habitants qui en veulent la continuation. Je ne veux pas discuter ce débat, aujourd'hui. Je m'occupe seulement de la question de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Mais en réponse à mon honorable ami, je puis dire qu'à la suite de l'examen qu'il m'a été donné de faire, en ma qualité de ministre des Affaires municipales, dans la province de Québec, sur l'exploitation et l'administration de diverses entreprises appartenant au public, j'ai dû en arriver à la conclusion que l'administration publique ne peut exploiter avantageusement pour les contribuables aucun service d'utilité générale, si l'on tient compte, en préparant le bilan, des frais de toute nature qui y inclurait toute société particulière chargée d'administrer cette même entreprise.

M. SPENCER: L'honorable député comprend-il le département des Postes dans cette déclaration?

M. MITCHELL: Oh! mon honorable ami sait que je ne fais allusion ni au département des Postes ni à aucun autre département semblable que les gouvernements ont administrés depuis un temps immémorial et qui ont toujours été reconnu comme l'une des fonctions administratives des gouvernements de tous les pays. L'honorable député me pose évidemment la question dans le but de détourner mon attention du sujet que je suis à traiter, l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

M. EULER: L'honorable député a parlé de l'examen qu'il a fait de l'exploitation de divers entreprises publiques de la province de Québec. Aura-t-il l'obligence de préciser un peu plus et de faire connaître la nature des entreprises d'utilité publique sur lesquelles il s'est renseigné.

M. MITCHELL: La question n'est pas raisonnable.

M. EULER: Vous y avez fait allusion.

M. MITCHELL: Ces enquêtes, je les ai faites en ma qualité de ministre des affaires municipales. Je prie mon honorable ami d'accepter ma déclaration telle qu'elle est; je l'ai faite franchement. Je suis arrivé à la conclusion—peut-être ai-je tort, car il est possible que s'il faisait une enquête, il arriverait à une conclusion différente—que l'exploitation par l'Etat ne donnait pas de bons résultats. Je n'ai pas trouvé un seul cas où ce genre d'exploitation ait réussi. J'espère que l'honorable député ne me demandera pas de lui citer les noms des entreprises publiques sur lesquelles j'ai fait une enquête.

M. EULER: Je ne voudrais pas être mal compris. Je ne demande pas les noms des entreprises sur lesquelles mon honorable ami a fait une enquête; je demandais quel était le genre de ces entreprises. S'agissait-il de chemin de fer, de compagnies de gaz, d'électricité ou de compagnies hydrauliques? Et, quels étaients leurs services?

M. MITCHELL: Surtout des services d'électricité, de petits chemins de fer et des aqueducs qui étaient exploités par

différentes municipalités dans la province de Québec.

J'attirerai l'attention de la Chambre sur un autre point. Non seulement l'augmentation de $20,000,000 dans les recettes de norte réseau national provient de la diminution des frais d'exploitation qui relevaient de la direction du Canadien-Nord et des autres chemins de fer qui constituent le réseau national; mais le ministre des Chemins de fer, au nom des directeurs, nous a fait récemment la déclaration suivante:

La direction prétend que cette réduction n'a pas été faite aux dépens du réseau, et que les améliorations apportées en 1920 ont allégé d'autant le budget de 1921.

Il a aussi déclaré:

Après les achats considérables de matériel roulant et de locomotives faits en 1918, 1919 et 1920, on n'a eu aucun achat à faire au cours de 1921.

Nous savons donc de la direction que le service en 1921 a bénéficié des réparations, améliorations et achats de matériel faits antérieurement, et imputables à l'exercice 1919-1920. C'est pourquoi je dis que, en toute justice, vous devez déduire ces chiffres de l'exercice 1921 une somme égale à celle que représentent les améliorations portées au débit de l'exercice 1920.

Voici ce que dit l'avant-dernier article du décret ministériel qui a été discuté par la Chambre l'autre jour:

En aucun cas les dépenses encourues cette année-ci en anticipation des besoins de l'exercice prochain, ne devront être déduites des recettes courantes d'exploitation.

Autrement dit, le gouvernement de l'époque a pris sur lui d'ordonner à la direction des chemins de fer, qui relevait de son autorité, de mettre au débit de l'exercice 1922 les dépenses qui auraient dû être mises au débit de l'exercice 1921. Non seulement je dis que si c'était légal, ce serait injustifiable; mais bien que c'est absolument illégal et aucune autorité ne peut justifier ce gouvernement-là ou un autre d'ordonner à la direction des chemins de fer nationaux de mettre au débit de l'exercice 1922 ce qui est imputable à l'exercice précédent.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami veut-il nous expliquer comment il fait accorder sa déclaration avec l'arrêté ministériel? Je ne le comprends pas du tout.

M. MITCHELL: Elle s'accorde en plusieurs points. Le ministre des Chemins de fer de l'époque avait suggéré à la direction de commander à l'avance une certaine quantité de wagons et de rails, ainsi qu'il nous l'a déclaré l'autre soir, et cela dans l'intention d'atténuer le chômage. Cela a été fait pendant l'automne, et après avoir fait cette recommandation à la direction du réseau, il dit dans son rapport. . .

L'hon. M. CRERAR: Quelle est la date du décret?

M. MITCHELL: Le 6 octobre 1921, c'est-à-dire la veille de la dissolution des Chambres, si je me rappelle bien. Dans tous les cas, c'est à peu près à l'époque où le premier ministre a annoncé la dissolution. L'honorable député dit dans son rapport:

Toutefois, en faisant cela, il n'est que juste pour les chemins de fer que les dépenses de ce chef ne soient pas considérées comme frais de l'exercice courant et bien que la direction doive faite tous ses efforts pour que les réparations entreprises en dehors des ateliers du réseau soient faites aux meilleures conditions possibles, les dépenses additionnelles encourues de ce chef ne doivent pas être mises au débit du service, mais couvertes par les crédits que le Gouvernement accordera de temps en temps pour remédier au chômage.

L'article précédant celui dont j'ai donné lecture tout à l'heure est ainsi conçu:

En donnant des commandes pour la reconstruction et la réparation des wagons de marchandises, on ne mettra au débit du réseau que le prix juste et raisonnable que ces travaux auraient coûté s'ils avaient été faits dans les ateliers de la compagnie, et toute dépense additionnelle sera imputable aux crédits destinés d'une façon générale au chômage et sera considérée comme telle.

Si l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart) veut bien examiner les comptes, il verra que l'exploitation de 1921 a bénéficié de dépenses qui ont été portées au compte de l'année 1922. La déclaration que j'ai faite au cours de la récente campagne électorale n'avait rien d'exagéré. Si l'on examine soigneusement les comptes, on verra que les déficits de l'exploitation de l'an dernier n'ont pas été seulement de 100 millions, mais d'un montant bien plus considérable. Si en sus de tout cela mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer ajoute les intérêts sur l'Intercolonial, les intérêts sur le Transcontinental et les autres frais fixes qui, je le sais, n'ont pas toujours été calculés, il constatera que je suis loin l'exagérer quand je fixe le déficit à 100 millions.

M. CARROLL: Mon honorable ami veut-il laisser entendre que les compagnies ont été trop payées pour les rails dont les commandes ont été données d'avance en octobre de l'an dernier?

M. MITCHELL: Pas du tout. Je n'insinue rien de cela et je ne dis pas davantage que la transaction ait été mauvaise au point de vue général des affaires. Je me

contente de critiquer les méthodes qui ont été appliquées à l'exploitation des voies ferrées par le Gouvernement, et je dis que si le système d'administration était convenable ni l'ancien gouvernement ni celui-ci, ni aucun membre du Parlement, n'aurait le droit d'autoriser les compagnies de chemins de fer, si elles achetaient quelque chose d'avance cette année pour l'an prochain, de porter ces dépenses au compte de l'an prochain.

M. CARROLL: L'honorable député ne sait-il pas que le Pacifique-Canadien achète actuellement des rails dont il aura besoin l'an prochain?

M. MITCHELL: Cela a été dit l'autre jour par l'ex-ministre des Chemins de fer, je crois, et j'ai pris la peine de me renseigner auprès du Pacifique-Canadien pour vérifier l'exactitude de ce fait. On me dit que jamais, dans aucune circonstance la compagnie n'a donné des commandes d'avance en en portant le prix aux comptes de l'année suivante. Elle ne reporte pas les comptes d'une année sur l'autre.

M. CARROLL: Mon honorable ami ignore-t-il qu'il est vrai que le Pacifique-Canadien achète d'avance ses rails de l'an prochain pour la raison que les rails s'améliorent quand ils sont emmagasinés à cinq ou six cents milles de la mer.

M. MITCHELL: Je n'ai pas étudié cette question de l'influence de l'eau salée sur les rails, et je ne veux refuser ni au Pacifique-Canadien, ni à toute autre compagnie, le droit d'acheter cette année des rails pour l'an prochain. C'est un fait que je ne conteste pas et un aspect de la question que je n'ai jamais discuté. Tout ce que je veux faire ressortir, c'est que vous ne pouvez pas commander quelque chose susceptible d'être utilisé cette année et d'en porter le prix aux comptes de l'an prochain. Je ne critique pas l'administration des chemins de fer nationaux parce qu'elle a commandé ce dont elle aura besoin l'an prochain, mais je critique le prétention de l'ancien gouvernement que l'administration pouvait agir ainsi sous prétexte de soulager le chômage. Si le chômage était la seule raison, il y aurait beaucoup à dire sur cette manière d'agir. Mais, je dis ceci: l'administration n'a pas le droit de porter aux comptes de l'an prochain ce qui devait figurer aux comptes de 1921.

L'hon. J. A. STEWART (Lanark): L'honorable député veut-il dire que les rails commandés en vertu du décret du conseil du 6 octobre, ou les wagons dont la réparation a été autorisée par ce même décret du conseil ont été utilisés dans l'exploitation en 1921?

M. MITCHELL: Je ne pourrais affirmer qu'on s'en est servi. Ce que je demande, c'est qu'on examine les comptes. Car, si vous prenez les bénéfices que 1921 a retirés des travaux exécutés auparavant et que vous preniez aussi les travaux qui auraient dû être portés au compte de 1921 et que vous les portiez à 1922, vous constaterez que les 20 millions dépensés en améliorations disparaissent. Je puis faire erreur, mais je prétends qu'étant donné les décrets du conseils qui ont été adoptés et la déclaration faite par l'administration elle-même, nous avons le droit d'exiger une enquête pour découvrir ce qui a été réellement porté aux comptes et ne l'a pas été et je puis affirmer à l'ex-ministre des Chemins de fer que je serai ravi de découvrir que je fais erreur sur ce point.

L'hon. J. A. STEWART: L'honorable député a répété plusieurs fois au cours de ses remarques qu'il est injuste de porter au débit de l'année 1922 des achats autorisés en 1921 et qui modifiaient le bilan de l'année 1921. Vu ses déclarations répétées je crois qu'il ne serait que juste qu'il dise à la Chambre sur quoi il base ses remarques, car je n'ai aucune hésitation à affirmer que les achats autorisés par ce décret du conseil n'ont pas servi dans l'exploitation du réseau au cours de l'année dernière.

M. MITCHELL: Je diffère d'opinion avec l'honorable député sur ce point. Je dirai davantage: le texte du décret lui-même suffit à établir que les frais imputables sur l'exercice en cours peuvent-être reportés sur l'exercice suivant.

L'hon J. A. STEWART: Pas du tout.

M. MITCHELL: Les travaux d'amélioration, d'entretien, d'intérêts et autres frais de cette nature, se montant à des millions de piastres, imputés sur l'exercice de 1922, auraient dû être sur celui de 1921.

Dans une précédente séance j'ai demandé à l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Stewart) qui est-ce qui avait proposé l'adoption du décret. Pour éclairer le point, je donnerai lecture à la Chambre d'un passage de ce décret relatif à la question que je discute. J'ai demandé à notre collègue plus d'une fois si ces instructions ont été données par le ministère du Travail à la direction des chemins de fer ou

si elles ont été transmises au département des Chemins de fer, et il m'a répondu, autant que je me souviens, que les négociations à ce sujet s'étaient passées entre le département du Travail et la direction des chemins de fer nationaux, et non avec le département des Chemins de fer dont il avait le portefeuille. Je cite un passage du décret:

Et afin qu'on ne doute pas que des considérations étrangères à la question du chômage sont entrées dans la concession de ces entreprises, le ministre suggère que leur adjudication soit, avec l'approbation du ministre du Travail, dont les fonctionnaires sont intimement au courant des conditions ouvrières dans toutes les parties du Canada et qui se consulteront dans ce but avec ceux du département des Chemins de fer pour examiner cette situation en ce qu'elle a de commun avec les voies exploitées par l'Etat...

Et le reste. Je m'en rapporte au texte du décret, et j'y vois que toute la question fut réglée entre le ministère du Travail et le ministère des Chemins de fer. Sans doute, la sollicitude de l'honorable membre pour les ouvriers s'est éveillée juste à ce moment, mais je ne pouvais prévoir que cette sollicitude le déterminerait à faire une adjudication pour des rails et des wagons.

Il est de fait que le décret du 6 octobre n'est pas le seul qui fut rendu pour accorder des entreprises de fourniture de wagons. Déjà le 13 août 1921, un décret était adopté en conseil privé, et il n'y avait à ce moment aucune trace de troubles ouvriers. Nous constatons seulement que M. Hanna déclare qu'une adjudication de 40,000 tonnes de rails pourrait être donnée à la compagnie des forges d'Algoma, "pour l'utilité du réseau".

Un autre décret, en date du 21 avril 1921 autorisait l'achat de 50,000 tonnes de rails à 55 piastres. L'entreprise ne fut exécutée qu'en partie, soit 39,000 tonnes; c'est pourquoi un nouveau décret est venu, le 13 août, confirmer l'adjudication des 11,000 tonnes restantes et en autoriser une autre de 40,000 tonnes. En aucune de ces circonstances il n'a été question du chômage, si ce n'est que l'honorable député d'Algoma (M. Simpson), en discutant cette opération, a dit que la question du chômage avait été mentionnée dans le printemps, évidemment à propos de l'adjudication d'avril.

Voici les paroles de l'honorable député d'Algoma:

Je puis dire que les agents des aciéries de Sydney et du Sault-Sainte-Marie avaient, le printemps dernier, fortement recommandé aux compagnies de chemin de fer de donner des entreprises, afin de procurer du travail aux ouvriers pendant la saison prochaine.

C'est la seule mention qui est faite du chômage, et il est à remarquer que la demande n'est pas venue des ouvriers mais des compagnies qui voulaient ces entreprises.

M. SIMPSON: Une nombreuse députation d'ouvriers des usines du Sault-Sainte-Marie est venue à Ottawa solliciter le Gouvernement de donner ces entreprises pour fournir du travail.

M. MITCHELL: Pourquoi n'a-t-on pas concédé ces entreprises à ce moment-là, au lieu d'attendre à la veille de la dissolution des Chambres? L'entreprise a été concédée après le 21 avril, et une nouvelle adjudication a eu lieu le 13 août, et lorsque notre collègue de Fort-William. . .

L'hon. J. A. STEWART: L'honorable membre dit-il qu'une commande a été donnée le 13 août?

M. MITCHELL: J'ai voulu dire que le décret autorisant cette commande est du 13 août.

L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a essayé, l'autre jour, de justifier le décret du 6 octobre en disant qu'il avait été rendu pour diminuer le chômage.

L'hon. M. MANION: L'honorable député veut-il me permettre; je n'ai pas parlé du tout d'arrêté du conseil. J'ai défendu la politique destinée à atténuer le chômage dans le pays, mais je n'ai pas discuté l'arrêté du conseil.

M. MITCHELL: On a discuté à ce moment l'arrêté du conseil et j'ai cru que mon honorable ami défendait le Gouvernement pour avoir donné une entreprise en vertu de l'arrêté du conseil du 6 octobre, faites par plusieurs chambres de commerce et d'autres personnes, d'après l'ex-ministre des Chemins de fer pour donner de l'ouvrage aux chômeurs.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami condamnerait-il la mesure prise par le Gouvernement pour soulager de quelque manière le chômage?

M. MITCHELL: Pas du tout, je n'y ai pas songé. Je discute toujours—du moins j'essaie de discuter et aussi équitablement que possible, la question de l'intervention d'un Gouvernement dans l'administration d'un chemin de fer quand les honorables députés défendaient l'autre soir, le Gouvernement, à ce que j'ai compris pour avoir pris cet arrêté du conseil, le 6 octobre, ils n'avaient évidemment pas lu le document, parce que dans cet arrêté, le gouvernement d'alors a annulé l'entreprise

qui avait été accordée le 13 août à l'Algoma Steel Company. Par suite d'une heureuse chance, cette compagnie a obtenu de nouveau la même entreprise et à continué ses opérations qui lui ont permis de donner du travail aux chômeurs, ce dont je suis très satisfait.

L'hon. J. A. STEWART: Mon honorable ami a encore parlé de la commande faite le 13 août. Aucune commande n'a été donnée soit à l'Algoma Steel Company ou à toute autre compagnie en vertu de l'arrêté du conseil du mois d'août. Cet arrêté du conseil autorisait la commission d'administration à accorder des entreprises pour une somme déterminée mais aucune entreprise n'a été donnée en vertu de cet arrêté; les seules entreprises concédées l'ont été en vertu de l'arrêté du conseil du 6 octobre.

M. MITCHELL: Pas du tout, l'honorable député est dans l'erreur parce que la compagnie avait fourni 39,000 tonnes de rails en vertu de l'arrêté du conseil du 21 octobre.

L'hon. J. A. STEWART: En vertu de l'arrêté du conseil d'avril.

M. MITCHELL: Par l'arrêté du conseil d'avril le Gouvernement renouvelait ou confirmait une entreprise comprenant 11,000 tonnes et autorisait une commande de 40,000 tonnes. Le 6 octobre, l'autorisation donnée dans l'arrêté du conseil du 13 août a été annulé et comme je l'ai dit il y a un moment, l'Algoma Steel Company, d'après mon information, a reçu une commande pour une quantité égale en vertu de l'arrêté du conseil du 6 octobre.

L'hon. J. A. STEWART: Je ne voudrais pas interroger mon honorable ami mais je voudrais lui poser cette question. Pense-t-il que la commission d'administration des chemins de fer nationaux aurait pu anticiper ses besoins dans le but de soulager le chômage sans s'adresser au Gouvernement et sans être autorisée à le faire par un arrêté du conseil? Dans le budget de l'an dernier on avait prévu certains crédits pour l'année. Or, si ces crédits ont été prévus. . .

M. MITCHELL: Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député pose des questions, mais je crois qu'il ferait mieux de se dispenser d'argumenter.

L'hon. J. A. STEWART: Voici ce que je veux dire à mon honorable ami: Si la commission d'administration devait donner des commandes pour soulager les chômeurs en dépassant les crédits prévus dans le budget de l'an dernier pense-t-il qu'il eut été possible de le faire sans s'adresser au Gouvernement et lui demander de prendre un arrêté du conseil?

M. MITCHELL: Je n'ai pas examiné les pouvoirs que pouvaient avoir les chemins de fer nationaux canadiens ou le Grand-Tronc pour anticiper leurs commandes, mais je présume, et j'avais compris que depuis que le Gouvernement avait pris ces chemins de fer la commission d'administration dirigeait les lignes complètement et entièrement et que le Gouvernement n'intervenait d'aucune façon. C'est ce que j'avais compris, mais je reconnais maintenant que je m'étais trompé. Quand l'ex-ministre des Chemins de fer demande s'il serait bien que la commission d'administration s'adresse au Gouvernement et lui fasse des suggestions, il oublie qu'il a dit l'autre soir que lui-même avait conseillé à l'administration qui avait fait des suggestions, mais que lui même avait conseillé à l'administration d'anticiper ses commandes.

L'hon. J. A. STEWART: Je doute fort que mon honorable ami cite exactement les remarques que j'ai faites. S'il veut bien se reporter au compte rendu officiel des débats, il constatera que j'ai déclaré ce qui suit: Des conférences ont eu lieu entre le département et le conseil de direction des chemins de fer nationaux; il est également juste et raisonnable à mon avis de faire observer que ces pourparlers furent entamés avant mon avènement au département des Chemins de fer et Canaux.

M. MITCHELL: C'est parfait. Laissons de côté les conférences pour nous en tenir strictement aux déclarations de l'ex-ministre. Nous relevons le passage suivant dans le décret du conseil adopté le 6 octobre 1921:

> Et, afin que d'autres considérations que le chômage ne puissent entrer en ligne de compte pour influencer le placement de ces commandes, le ministre recommande qu'elles soient accordées avec l'assentiment du ministre du Travail. . .

Maintenant, si l'ex-ministre veut bien relire les remarques qu'il a proférées le 11 courant, il verra ce qu'il a dit au sujet de ce crédit:

> Je désire expliquer au comité que, dans les derniers mois de 1921, on a fait de vives représentations non seulement au département des Chemins de fer et Canaux et au Gouvernement, mais aussi au conseil de direction des chemins de fer nationaux.

Un peu plus loin, l'ex-ministre des Chemins de fer ajoute:

Le Gouvernement s'est entendu avec le bureau de direction du Nord-Canadien et celui du Grand-Tronc et leur a suggéré...

Et ainsi de suite. Je m'en tiens aux propres paroles de l'ex-ministre; or, je le présume, les remarques qu'il a proférée l'autre soir constituent un exposé exact des faits. Si je n'ai pas réussi à établir logiquement et hors de tout doute qu'il y a eu ingérence de la part du Gouvernement. J'ai du moins étayé ma cause suffisamment, en tant qu'il s'agit de la question des chemins de fer de l'Etat, pour que les adhérents du système de la nationalisation soient justifiables de réclamer une enquête sur la comptabilité du dernier exercice financier.

Cette enquête aurait pour objet d'assurer un loyal essai du système de la nationalisation, de telle façon que dès le début, cet essai soit raisonnable et qu'après la période d'expérimentation, on aura quelque résultat pratique.

M. SIMPSON: Mon honorable ami laisse-t-il entendre que le prix de ces rails achetés d'avance était plus élevé que celui du prix courant?

M. MITCHELL: Pas du tout. Je n'ai fait que citer le prix de $55 que mentionne le décret du conseil. Je n'ai jamais fait la moindre insinuation de cette nature touchant les achats en question. Je réclame un règlement des faits. Mon honorable ami, c'est évident, n'a pas saisi le point que je tente d'élucider. C'est-à-dire qu'on fasse de l'affirmation faite au nom du conseil de direction, à savoir que certaines dépenses ont été portées au compte des exercices de 1918, 1919 et 1920 au lieu de l'être au compte de l'exercice de 1921, je tiens à savoir ce qui en est—ni plus ni moins.

M. CARROLL: Mon honorable ami affirme-t-il qu'une entreprise pour la fourniture des rails a été adjugée l'année dernière à la Dominion Steel Company, au prix de $55?

M. MITCHELL: Je n'ai pas mentionné le nom de la Dominion Steel Company. Je ne savais même pas que cette compagnie eût obtenu un contrat. Je l'ai fait observer tout à l'heure, la dette nationale du Canada s'élève à $2,340,000,000. J'ai tenté d'établir qu'à mon avis le déficit imputable à l'exploitation de nos chemins de fer nationaux atteindra le chiffre de $100,000,000, pourvu que le bilan des opérations soit convenablement dressé. Or, si nous tenons compte du fait qu'au cours du dernier exercice à venir jusqu'au 31 mars, le Gouvernement a perçu une somme de $101,500,000 en impôts sur les profits d'affaires et sur le revenu,—somme qui a été entièrement consacrée à combler le déficit de nos chemins de fer—n'est-il pas juste et raisonnable que les représentants du peuple s'enquièrent des méthodes à adopter afin de faire face à ces obligations? J'ai la conviction que si les honorables députés se désintéressent de cette question, il se trouve au moins un de nos collègues qui s'en préoccupe et c'est le ministre des Finances (M. Fielding). Puisque chaque dollar qu'il perçoit du chef de la taxe sur les profits d'affaires et d'impôts sur le revenu sert à combler les déficits des chemins de fer au lieu d'acquitter notre dette de guerre, le moment n'est-il pas venu de tenter un effort loyal et énergique afin de trouver une solution au problème. Il se peut que cette solution diffère de celle que je voudrait voir adopter. L'honorable député est peut-être en mesure d'établir que la nationalisation est praticable au pays. J'adjure toutefois le Gouvernement, et ce seront là mes dernières paroles, qu'avant de commencer cette expérience—et je m'adresse particulièrement aux tenants du système de la nationalisation—de prendre des mesures afin que l'entreprise débute sous d'heureux auspices et que le nouveau régime ait la chance de subir un essai loyal.

Relativement à cette question de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, certains de mes honorables collègues ont fait allusion à l'attitude que j'ai prise sur la situation de nos voies ferrées. Quelqu'un—je ne sais plus qui—a laissé entendre que je favorise la création d'un monopole touchant l'exploitation des chemins de fer. Je désirerais savoir d'où provient cette légende, car j'ai toujours combattu les monopoles et je me suis efforcé d'assurer à l'Etat, en tous temps et en toutes circonstances, la haute main sur les entreprises de cette nature, depuis le premier jour de ma carrière publique. Je suis opposé en principe à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, je le répète, mais je suis également l'adversaire déterminé des monopoles en matière de chemins de fer, peu importe qu'il s'agisse de l'Etat ou de qui que ce soit.

Peu importe par qui ce monopole serait exercé; ce qu'il nous faut, c'est un bon service, et ce service, c'est la concurrence qui nous l'assurera. Il faudrait aussi que les taux de transport relatifs au trafic-marchandises fussent réduits. Cependant,

cette réduction devra être proportionnelle aux frais d'exploitation, sans quoi le déficit augmenterait et nous serions obligés de contracter de nouveaux emprunts et d'imposer de nouvelles taxes. Scrutons bien toute cette question et travaillons tous de concert à arriver à une solution qui puisse nous débarrasser de ces déficits. Cette solution, il faut la trouver, et pour la trouver nous devons attirer ici un plus grand nombre d'immigrants, ce qui aura pour effet d'activer le commerce et de faciliter la réduction des frais de transport. J'exagère peut-être la gravité de cette question. Je la considère, cependant, extrêmement grave, et je suis d'avis que nous devrions nous appliquer, d'un commun accord, à faire disparaître l'énorme déficit que les contribuables sont appelés à solder.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui poserai une question qui lui aidera peut-être à élucider le point sur lequel il insiste. Si l'enquête qu'il demande a pour effet d'établir que les comptes sont bien tenus et que les rapports sont exacts, que nous restera-t-il à faire ensuite, au sujet du réseau national?

M. MITCHELL: Questionné dans ce sens l'autre jour, le chef de l'opposition a dit qu'il répondrait quand ses devoirs l'y appelleraient. Je vais faire autrement. Je dis que si, après un mûr examen, on ne trouve pas moyen de faire disparaître le déficit de $70,000,000 ou $100,000,000, le crédit du pays ne suffira plus à y faire face, et que si le problème ne peut être résolu par des experts ni d'aucune autre manière, il nous faudra songer à nous débarrasser du réseau, car enfin, il s'agira de soulager le pays de cet énorme déficit dont il est chargé depuis quelques années.

Le très hon. M. MEIGHEN: La réponse de l'honorable député comprend tant de conditions, qu'elle ne jette aucune lumière sur le point qu'il voulait démontrer dans son discours. Je ne sais pas encore ce qu'il conviendrait de faire, d'après lui. Il a seulement dit que s'il n'y avait pas de solution il faudrait faire autre chose.

M. MITCHELL: L'honorable député voudrait me faire dire laquelle des deux alternatives je vais adopter. J'ai déclaré que ce pays ne peut faire face à un déficit de $72,000,000; j'ai ensuite déclaré que si les comptes sont trouvés exacts et que les experts nous disent qu'il est impossible de remanier le réseau de telle sorte que ce déficit disparaisse, il ne nous restera plus qu'a passer ce réseau à une compagnie privée.

L'hon. M. CRÉRAR: L'honorable député approuve-t-il la politique énoncé par le ministre des Chemins de fer, le 11 avril, comme étant celle du ministère?

M. MITCHELL: Tout à fait. Je pensais m'être clairement expliqué sur ce point dès le début. En effet, j'ai dit que le ministère avait annoncé, dans le discours du Trône, et que l'honorable ministre avait ensuite déclaré qu'il entendait faire une expérience raisonnable de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. C'est à quoi je veux lui aider de toutes mes forces, et c'est pour cette raison que je demande et souhaite que la situation soit étudiée et que les experts se prononcent.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est favorable à la politique énoncée par le ministre des Chemins de fer comme étant celle du Gouvernement. Voudrait-il maintenant nous déclarer en quoi il trouve à redire à la politique de l'ancien ministère?

M. MITCHELL: J'espère que les administrateurs actuels vont se montrer indépendants de l'intervention du Gouvernement. J'affirme que s'ils ne prennent cette attitude, ils n'obtiendront pas de meilleurs résultats que l'ancien ministère n'en a obtenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout ce que l'honorable député a eu à dire au cours de sa campagne dans la province de Québec et dans tout le pays, sous forme de plainte à l'égard de la politique de l'ancien gouvernement concernant les chemins de fer, c'est que celui-ci s'était évertué à enrayer le chômage l'hiver dernier au moyen d'une entente avec les chemins de fer et au risque de subir lui-même toutes les pertes susceptibles d'en résulter. Voilà, en fin de compte, toute son objection à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, telle qu'elle a eu lieu sous l'ancien régime. La montagne s'est mise en travail et l'on voit ce qui en est résulté. Je m'abstiendrai de toute réplique, car les derniers mots prononcés par le député de Saint-Antoine couronnent vraiment l'exposé de son cas.

En réalité, il n'a rien prouvé, je sais que nous avons un déficit. Tout le monde le sait et connait la cause de ce déficit. Celui-ci n'existerait pas, si les chemins de fer nationaux avaient été construits sur un pied d'affaire, pour des fins commerciales, par des gens qui avaient eu l'intention de

faire des bénéfices. Cependant, ils ont été établis pour des motifs que l'honorable député lui-même a beaucoup contribué à mettre de l'avant, pour des motifs politiques, tantôt pour des besoins de la colonisation, et tantôt pour des raisons qui remontent aux origines de la Confédération, comme dans le cas de l'Intercolonial. Tel est le caractère des chemins de fer nationaux, et cela étant, ils ne peuvent pas, dans les circonstances, être rendus lucratifs.

L'honorable député sait que, dans les présentes circonstances, ces chemins de fer ne peuvent pas donner de bénéfices; il sait qu'aucune compagnie privée, qu'aucun particulier, ne les accepterait dans le dessein d'en tirer des profits. On ne les accepterait qu'à la condition que l'Etat comble les déficits dont il est la cause par suite de la manière dont ces voies ferrées ont été établies.

L'honorable député a discouru pendant une heure et demie sur le sujet de la comptabilité. Quelle raison avons-nous de penser que la comptabilité des chemins de fer nationaux est fautive? Mon honorable ami ne semble pas avoir conscience qu'outre le témoignage des diverses maisons de comptabilité qui vérifient les écritures des entreprises qui forment le réseau de l'Etat, nous avons une vérification indépendante par l'une des maisons les plus renommées du monde, la maison Marwick, Mitchell, une vérification pour le compte du Gouvernement et complètement distincte de celle des comptables à l'emploi des chemins de fer. Ces vérificateurs indépendants examinent tout ce que l'honorable député a mentionné, par exemple, l'imputation sur une année d'une dépense qu'on devrait imputer sur une autre année. C'est à eux de rendre compte de tout cela dans leurs rapports.

Dans un discours d'une heure et demie, mon honorable ami a-t-il apporté une raison qui nous autoriserait à douter de l'exactitude des rapports des vérificateurs? Je n'en ai pas découvert. Par conséquent, sa demande d'une enquête sur le mode de comptabilité, sur la question de savoir si nous connaissons vraiment les faits, n'est aucunement appuyée par ses déclarations. Le fin mot de l'affaire c'est qu'il a tiré parti d'un sentiment qu'a fait naître la presse de son district et de sa province pour monter au pouvoir, en blâmant le principe de l'exploitation gouvernementale, en repoussant la doctrine qui veut que les services d'utilité appartiennent à l'Etat et soient exploités par lui. Constatant, à son arrivée ici, que les circonstances sont telles que le Gouvernement n'a pas et n'a pas eu d'autre chose à faire que d'acquérir les voies ferrées et de les mettre en service, il emboîte le pas.

L'hon. M. MARCIL (Bonaventure): Mon très honorable ami pense-t-il que le Canada devra à perpétuité combler des déficits sous le régime de la nationalisation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne devra pas y avoir de déficits, si les chemins de fer sont bien administrés. Naturellement, au fur et à mesure que le pays se développera et que le nombre des colons s'accroîtra le long des voies de colonisation, le réseau progressera. Il ne sera ainsi principalement à cause de la décision prise par le dernier gouvernement de relier les grands tronçons de l'est et de l'ouest et à cause des économies qui résulteront du fusionnement des grandes lignes de chemins de fer. Grâce à cela, il ne sera plus nécessaire de combler des déficits comme celui de l'an dernier. En vérité, le résultat de l'année dernière, qui a été bien préférable à celui de l'année précédente, sera remplacé par un bien meilleur résultat cette année, et d'une année à l'autre. Il est vrai, cependant, que vu la nature même de la mise de fonds, il ne pourra pas y avoir autre chose que des déficits pendant quelque temps encore. La date plus ou moins rapprochée où ces déficits cesseront dépendra de l'habileté des administrateurs et du maintien du programme qui a été tracé et que le ministère suit maintenant.

M. HOCKEN: L'honorable député (M. Mitchell) s'alarme au sujet de la solvabilité du Canada que ces déficits compromettent. Je lui ferai observer que les municipalités et les gouvernements provinciaux émettent aujourd'hui des obligations à de meilleures conditions que celles qu'ils pouvaient obtenir il y a quelques années. Je lui rappellerai aussi que le change de la monnaie canadienne est inférieur à un pour cent. Ce ne sont pas là des indices que le crédit du pays baisse, à cause des déficits des chemins de fer. A n'en pas douter, ceux-ci diminueront et, dans ces circonstances, je crois que notre crédit s'améliorera constamment.

L'hon. M. STEVENS: Avant de laisser là les observations du représentant de Saint-Antoine (M. Mitchell), j'aurais une question à poser au ministre. L'honorable député a mainte fois répété que le déficit de l'an dernier s'est chiffré à 72 millions, ajoutant qu'il s'élèverait plutôt à 100 millions si

les calculs étaient faits avec exactitude. Le ministre voudra-t-il dire au comité quel a été au juste, l'an dernier, le déficit des chemins de fer nationaux?

L'hon. M. KENNEDY: Il a été de $72,662,273.46.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre daignerait-il indiquer en peu de mots comment il a obtenu ce total et préciser la période de temps sur laquelle porte ce déficit? S'agit-il de quinze ou de douze mois d'exploitation?

L'hon. M. KENNEDY: De l'année civile 1921.

L'hon. M. STEVENS: Qu'est-ce qui forme ce total?

L'hon. M. KENNEDY: Les détails sont comme suit:

Réseau de chemin de fer de l'Etat, y compris le Grand-Tronc:		
Chemins de fer nationaux canadiens, revenu de l'exploitation en 1921	$235,789,013	30
Frais d'exploitation	247,509,397	41
Déficit net de l'exploitation	11,720,384	11
Autres frais	602,350	17
Total du déficit net	12,322,734	28
Frais obligatoires autres que ceux de l'Etat	40,453,509	49
Déficit net	$ 52,776,243	77

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est là le chiffre qui correspond aux 56 millions, chiffres ronds, dont le ministre parlait le 11 avril?

L'hon. M. KENNEDY: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le déficit est devenu moins considérable; il n'est plus de 56, mais de 52 millions, chiffres ronds.

L'hon. M. KENNEDY: C'est vrai. Nous avons ensuite:

Frais obligatoires de l'Etat, $19,569,989.79.

Ces divers montants portent le déficit total à $72,346,233.56.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le 11 avril, le ministre disait que le déficit de 1920 était, après correction des chiffres, de 67 millions de dollars. Cette somme correspond aux 52 millions dont il s'agit ici, puisque les 67 millions ne comprenaient pas l'intérêt payé par l'Etat. Le 11 vril, il disait que, toutes corrections faites, le déficit de 1920 s'était élevé à 67 millions, chiffres ronds, et celui de 1921, à 56 millions. . .

L'hon. M. KENNEDY: Chiffre estimatif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il dit maintenant qu'il est de 52 millions et non plus de 56; c'est donc à dire que depuis le 11 avril le chiffre du déficit de l'an dernier a baissé d'à peu près quatre millions, ce qui accuse une amélioration d'autant par rapport à l'année précédente.

M. MACDONALD (Pictou): Il ne s'agissait là que du déficit du Nord-Canadien et du Grand-Tronc.

Le très hon. M. MEIGHEN: De l'ensemble des voies ferrées, je crois.

M. MITCHELL: Le ministre a annoncé que le déficit était de 56 millions pour les chemins de fer nationaux canadiens et de 15 millions pour le Grand-Tronc, soit de 72 millions de dollars pour l'ensemble.

L'hon. M. STEVENS: C'est le point que j'aimerais à faire élucider une fois pour toutes. L'honorable député persiste à affirmer que le déficit est de 72 millions. A la question que je lui ai faite, le ministre a répondu que le chiffre en est de $52,776,000, à quoi l'on peut, dit-il, ajouter d'autres frais obligatoires de l'Etat. Cela est assez exact. Mais aux 72 millions, le représentant de Saint-Antoine (M. Mitchell) ajoute d'autres frais imaginaires, ainsi que l'intérêt des sommes avancées par l'Etat. Tous ces frais sont inclus dans le total de 72 millions. Ce total embrasse toute perte possible, mais le chiffre réel du déficit résultant de l'exploitation et des frais à la charge de l'Etat est de $52,776,000.

L'hon. M. CRERAR: Monsieur le président, venant à la suite de l'exposé annuel que le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a fait à la Chambre le 11 avril, le présent article du budget constitue, de l'aveu de tous, l'un des plus importants sujets que le Parlement soit appelé à examiner. A vrai dire, cet exposé annuel ne le cède en importance qu'à celui que le ministre des Finances (M. Fielding) fera à la Chambre mardi prochain.

M. MITCHELL: Mon honorable ami souffrira-t-il que je l'interrompe pour m'expliquer clairement sur le chiffre du déficit? Autant que j'ai pu comprendre, le ministre des Chemins de fer n'a pas dit que le déficit était de 72, de 56 ou de 52 millions de dollars.

D'après sa déclaration, le montant était de $56,000,000 environ pour le Nord-Canadien, et d'à peu près $15,000,000 pour le Grand-Tronc, soit un déficit total de $72,000,000. Je voudrais être sûr que c'est exact.

L'hon. M. CRERAR: Que le déficit soit d'un million de plus ou de moins, cela

n'est pas très grave, à mon avis, si l'on considère le problème en entier.

M. MITCHELL: Non pas $1,000,000, mais $20,000,000.

L'hon. M. CRERAR: Voilà l'une des questions les plus importantes qui aient été soumises à l'attention du comité. J'ai suivi avec un vif intérêt les observations de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell). Il a avoué franchement qu'il n'avait pas confiance dans la nationalisation des services publics, et il a exprimé clairement son opinion en disant que l'étatisation ne peut être couronnée de succès. Je ne contesterai pas ses vues. Je sais qu'il est nombre de députés et de citoyens qui ne sont pas en faveur de la nationalisation. Je respecte leurs opinions. Je pense qu'ils sont aussi sincères que moi-même dans le sens contraire. Je crois que certains services publics sont de leur essence même des monopoles naturels qui peuvent être administés par l'Etat en rapportant de plus grands avantages au public.

C'est là un problème de la plus grande importance parce qu'il intéresse toute la question du transport, et, si nous songeons à la nature physique du pays et à sa population qui y est disséminée, sur de vastes distances, nous nous rendons compte immédiatement que, pour le public, il n'est rien de plus important que le transport à des prix modérés. Pour cette raison, sinon pour d'autres, ce sujet est des plus sérieux. Mais il est d'autant plus grave pour nous, dans les circonstances, à cause de l'aspect financier qu'il comporte. Si notre participation à la guerre n'avait augmenté considérablement notre dette nationale, nous aurions pu résoudre notre problème des chemins de fer, tout sérieux qu'il soit, sans que les contribuables en ressentissent guère le fardeau. Je conviens donc avec mon honorable collègue de Saint-Antoine que la situation actuelle, étant donnée la dette écrasante du pays, doit occuper sérieusement l'attention de la Chambre et de tous les citoyens. Je comprends parfaitement les conséquences que les lourds déficits continus de l'exploitation de nos chemins de fer peuvent avoir sur le crédit national. Cependant, je ne puis être de l'avis de mon honorable ami quand il dit, dans des termes pessimistes, que si nous ne faisons disparaître ces déficits immédiatement, le crédit du pays sera ruiné. Ces déficits existent depuis plusieurs années; non seulement ils sont connus de nos compatriotes mais des pays de qui nous empruntons. Toutefois, comme l'a fait observer l'honorable député de Toronto (M. Hocken), le taux d'intérêt sur nos emprunts n'en a pas souffert.

Il y a quelques semaines, mon honorable ami le ministre des Finances a négocié un emprunt considérable à New-York. Cet emprunt a été souscrit au delà du montant en quelques heures. Je pense que c'est là une des preuves les plus éclatantes de la sécurité financière du Canada.

Il s'agit de savoir comment nous résoudrons ce problème. Mais je veux d'abord adresser quelques reproches à ceux qui condamnent l'administration publique de ces chemins de fer, y compris mon honorable ami de Saint-Antoine. Nous voyons des députés et autres citoyens du pays qui attribuent tous nos embarras financiers à notre exploitation des chemins de fer. Ils disent que la nationalisation ne réussira jamais et qu'il faut nous débarrasser sur-le-champ de nos voies ferrées.

Je leur demanderai franchement ce qu'ils nous proosent en échange? Pourquoi sommes-nous dans cette posture en ce qui concerne nos chemins de fer? Pour une unique raison, comme je l'ai déjà déclaré à la Chambre. Si le Canada a décidé d'exploiter ces chemins de fer à son compte, ce n'est pas que le principe de la nationalisation lui inspirait confiance. Presque tout le parcours des chemins de fer de l'Etat nous est échu à la suite de la faillite comprète des compagnies privées. Voilà pourquoi nous sommes aujourd'hui dans cette situation, et je défie mes collègues de dire le contraire.

Quelle aide le Canada a-t-il accordée à la construction des chemins de fer? J'en ai donné les statistiques, il y a quelques jours, lors du débat sur les tarifs de transport. D'après le rapport Drayton-Acworth, le pays a accordé des subventions aux compagnies presque toutes particulières de chemins de fer jusqu'à concurrence d'un billion, tout près. Au Nord-Canadien, seulement, nous avons donné la somme énorme de trois cents millions.

C'était un réseau de transport qui appartenait à des compagnies privées, qui l'exploitaient et l'administraient elles-mêmes et auquel le pays avait pratiquement donné 300 millions, et pourtant ce réseau a fait faillite. Que devions-nous faire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami a-t-il les chiffres indiquant le montant en argent, et le montant des dettes ou garanties?

L'hon. M. CRERAR: Ces chiffres sont indiqués dans le rapport Drayton-Acworth de 1917.

Subsides en argent..	$38,874,148

Espèces sonnantes venant de la poche du peuple.

Recettes de terrains vendus	$34,379,809
Prêts encore dus et placements..	25,858,166
Garanties..	199,141,140

Ce qui représente de la part du public une contribution globale de $298,253,263.

Ce sont les garanties fédérales et provinciales. Voilà les détails de l'aide accordée aux réseaux nationaux canadiens, sans mentionner les forts montants qui ont été donnés depuis la complication de ce rapport.

Or, il nous faut pas oublier, lorsque nous étudions cette question, que, étant donné les garanties que le peuple avait fournies, celui-ci était tout autre qu'un étranger désintéressé. Mes honorables amis disent, ou plutôt ce sont ceux qui sont opposés au principe de l'exploitation nationale de nos réseaux qui disent que l'on aurait dû permettre la liquidation de ce réseau. Je leur ferai observer que même si nous l'eussions fait, nous ne pouvions nous soustraire à la responsabilité nationale, à cause de ces garanties, à moins que le Dominion et les provinces ne répudient leurs obligations. J'affirme donc que le gouvernement du temps n'avait pas d'alternative autre que celle de prendre possession du réseau. L'on dira peut-être que, lors de l'arbitrage de la valeur des actions du chemin de fer National-Canadien, l'on a payé aux promoteurs une somme d'argent à laquelle ils n'avaient pas droit. Mais cela n'effecte aucunement mon argument. Le pays ne pouvait faire autrement que de prendre possession de ce réseau de chemins de fer. Et il en était de même pour le Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi a-t-on entrepris le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique? C'est le Grand-Tronc qui l'a conseillé tout d'abord. Je crois que le ministre des Finances (M. Fielding) qui faisait partie du gouvernement d'alors, dira comme moi, que ce sont les fonctionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc qui, les premiers, en 1902 ou 1903, ont demandé à l'administration Laurier de les aider à construire la ligne du Transcontinental qui devait traverser les prairies de l'Ouest. Ce sont eux qui en ont eu la première idée. Le gouvernement canadien avec l'entière approbation, le plein consentement du peuple canadien, entreprit ce chemin de fer. Le gouvernement construisit le Transcontinental depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Au moyen d'obligations garanties d'un montant considérable, il aida à la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans les régions de l'Ouest canadien et à travers les montagnes du nord de la Colombie-Anglaise. Cette aide a été accordée et garantie par le gouvernement. Le gouvernement pouvait-il agir autrement, lorsqu'en mars, 1918, l'exécutif du Grand-Tronc-Pacifique avertit le gouvernement qu'à moins d'autres subsides d'argent, il devrait cesser l'exploitation du réseau, faute de pouvoir défrayer les dépenses courantes? Le gouvernement ne pouvait agir autrement qu'il n'a fait, en cette occasion. Des milliers de colons s'étaient établis le long de cette route et ils n'avaient d'autres moyens de communication que ce chemin de fer. Des villages avaient surgi partout, et se trouvaient dans la même situation. Que serait-il arrivé si l'on eut cessé d'exploiter ce chemin de fer? Mes honorables amis demandent aussi: pourquoi ne l'avez-vous pas laissé faire banqueroute? Le peuple de la Colombie-Anglaise en aurait-il été remboursé pour les $50,000 du mille qu'il avait consenti en obligations? Il n'y avait qu'un moyen à adopter, et c'était de prendre possession des chemins de fer, de les fusionner en un réseau national, et de compter sur ce séseau à l'avenir, reconnaissant sa grande valeur, espérant qu'avec le temps l'on pourrait triompher des difficultés. J'ajouterai, en passant, que l'aide accodée au Grand-Tronc-Pacifique se chiffre à 114 millions.

Or, l'on a bien critiqué l'ancien gouvernement à ce sujet. Je ne dis pas cela dans le but de provoquer la controverse, mais parce je crois qu'il est mieux que le public le sache. L'ancien gouvernement a été fortement critiqué pour l'achat du Grand-Tronc.

Nul n'ignore la situation à ce point de vue. Le Grand-Tronc voulait se soutraire à sa responsabilité à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique, qui était la compagnie subsidiaire Le. Gouvernement reconnaissait que, étant donné que toute cette entreprise qui avait engagé le Canada pour des centaines de millions de dollars, avait été commencée à la demande du chemin de fer du Grand-Tronc, on ne pouvait ignorer complètement les obligations du chemin de fer du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Que devait faire le Gouvernement? Or, c'est un fait connu de tous qu'il a adopté la seule ligne de conduite qui s'imposât dans les circonstances? Le chemin de fer du Grand-Tronc se trouvait acculé à la banqueroute, et il aurait passé entre

les mains d'un séquestre, pour être finalement vendu aux enchères publiques. Mais que serait-il arrivé, si, dans cette éventualité, le Grand-Tronc eût passé aux mains du Pacifique-Canadien ou de quelque autre compagnie particulière qui n'aurait pas consenti à conclure les ententes nécessaires, en vue du transport des voyageurs et des marchandises avec le réseau du Transcontinental? Tout le réseau National transcontinental, celui du Grand-Tronc-Pacifique, ne fut construit qu'en prévision de son raccordement et de sa fusion avec le réseau du Grand-Tronc, dans l'est du Canada. S'il a fallu, en 1903, établir une réseau semblable, n'était-il pas également nécessaire, en 1917 ou en 1918, d'adhérer le principe qui avait motivé, en 1903, la construction du réseau? C'était la seule attitude à prendre. Il fallait fusionner le réseau du Grand-Tronc avec celui du National canadien, et le gouvernement d'alors, à mon avis, aurait manqué à son devoir, s'il n'avait pas fait cela. Nombreuses sont les questions sur lesquelles j'ai différé de sentiment avec mon très honorable ami le chef de l'opposition (M. Meighen), et je suppose que durant notre carrière publique, dans l'avenir, il y aura encore de nombreuses divergences d'opinions entre nous. Mais je crois que la politique de l'ancien gouvernement sur la question des chemins de fer était, dans ses points essentiels, la seule politique saine que le pays pût adopter, et c'est pour cela que j'ai persisté à l'appuyer.

Je désire adresser quelques mots de félicitation au ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) pour l'exposé clair et lucide qu'il a présenté à la Chambre, quand il a fait sa déclaration au sujet des chemins de fer de l'Etat, le 11 avril dernier. J'ai été surtout heureux de noter les grandes lignes de la politique qu'il a énoncée. Quiconque a étudié cette déclaration doit reconnaître avec moi que le programme soumis par le ministre des Chemins de fer et que je tiens pour être celui du Gouvernement, ne diffère pas, en aucun point, du programme suivi par l'ancien gouvernement. Il me fait donc plaisir de constater le fait. Je me réjouis d'avoir eu à constater le courage et, qu'on me permette de dire, la sincérité dont le ministre a fait preuve, en faisant cette déclaration à la Chambre, car, selon moi, cette question des chemins de fer devrait être au-dessus de tout intérêt politique. Pour ce motif, je répète que l'exposé de la situation, tel que fait par l'honorable ministre m'a réjoui. Il me fait plaisir encore de constater qu'il a établi clairement que l'Intercolonial doit faire partie du réseau ds voies ferrées de l'Etat. Je connais l'attitude prise par mes honorables amis des Provinces maritimes au sujet de l'Intercolonial, et je partage leur opinion dans une bonne mesure. Il est vrai qu'on a construit le chemin de fer Intercolonial pour remplir une des conditions du pacte de la Confédération. L'article de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord obligeait le gouvernement du Canada à construire une voie ferrée. Mais rien de tout cela n'est changé en incluant le chemin de fer Intercolonial dans le réseau National canadien, et je soutiens que l'Intercolonial relié à tout le réseau national de chemins de fer, quand celui-ci sera bien et efficacement exploité—ainsi que je suis convaincu qu'il le sera—fournira à la longue un service meilleur et moins coûteux aux Provinces maritimes que celui qu'il serait possible de leur donner avec l'exploitation d'autrefois. L'Intercolonial fait maintenant partie du grand réseau national des chemins de fer canadiens, et je ne crois pas que l'on puisse douter du résultat. Le Gouvernement a déclaré très franchement, depuis qu'il a prit la direction des affaires du pays et avant—il ne fait que réitérer maintenant des déclarations qu'il a faites durant la campagne électorale—que l'exploitation par l'Etat du réseau national doit être loyalement essayé. Les déclarations faites par mes honorables amis de la droite n'étaient peut-être pas toutes semblables. L'entrain de la lutte nous porte tous plus ou moins à exagérer quelque peu. Mais la déclaration du Gouvernement, qu'il faut donner loyalement au réseau toutes chances de réussir, commandera le respect et l'appui du pays. Il faut absolument que cet essai soit complet et juste. J'ai dit que la politique de l'ancien gouvernement à cette question est la seule qu'il fut possible d'adopter.

Il n'y a pas d'alternative et j'aimerais que ceux qui, en dehors de la Chambre comme dans la Chambre même, critiquent la nationalisation et l'administration du réseau, disent quelle serait leur politique alternative à ce sujet.

Quelle est cette politique alternative? Je lis la *Gazette* de Montréal, excellent journal, que je vois opposant avec persistance et esprit de suite la politique du Gouvernement actuel comme celle de l'ancien gouvernement. Elle nous dit que cela entraîne la ruine financière du pays et que nous devons nous débarrasser du réseau si le pays veut échapper aux conséquences atroces qui suivront la nationalisation, mais je cherche encore dans ce journal ou chez tout autre critique de la conduite du

Gouvernement ou de celle de l'ancien gouvernement quelque chose qui constitue une politique alternative. Le pays a placé dans ce réseau plus d'un milliard et demi, quinze cent millions de dollars. Que comptez-vous faire de cela? Passer le réseau à une compagnie particulière? Je dis que si vous mettiez le réseau national en vente vous ne débarrasseriez pas le pays des responsabilités qui lui incombent actuellement. C'est tout simplement absurde. Au lieu de vous débarrasser du déficit, vous ne feriez simplement qu'en charger le peuple canadien d'une façon permanente et perpétuelle, pas autre chose. Mon honorable ami de Saint-Antoine dit que l'exploitation par le Gouvernement ne peut pas réussir. J'ignore quelle expérience des services publics possède mon honorable ami qui était trésorier provincial du gouvernement de Québec, mais j'ai vu bien des services publics exploités avec succès et il n'y a aucune raison pour qu'un chemin de fer du Gouvernement ne puisse pas être exploité aussi heureusement par la direction et l'exploitation publique que par une compagnie particulière.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami fait-il en ce moment une allusion particulière aux élévateurs du Gouvernement au Manitoba?

M. McMASTER: C'est là une question peu charitable.

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami le ministre du Commerce n'est pas sur un terrain très sûr en me posant cette question, parce que les élévateurs n'entrent pas dans la catégorie des monopoles. Mais, à part cela, il n'existe aucune raison pour laquelle les élévateurs du Manitoba, bien dirigés et exploités, n'auraient pas de succès. Je conseillerais à mon honorable ami de relire les rapports des élévateurs appartenant au gouvernement du Dominion aux terminus et de me dire si leur succès financier a été réel ou non. S'il consulte les fonctionnaires de son propre ministère et étudie les résultats financiers de l'élévateur du gouvernement à Fort-William, l'un des plus beaux à la tête des Grands lacs, il verra qu'il rapporte tous les ans une jolie somme au trésor public. En conséquence, afin que ce réseau reçoive cet esai loyal et complet, je dis qu'il est absolument essentiel que toutes les voies ferrées appartenant au gouvernement soient comprises dans le réseau et je suis heureux de féliciter le Gouvernement pour sa ligne de conduite à ce sujet.

[L'hon. M. Crerar.]

Une autre chose est aussi esentielle. L'unification la plus complète doit exister dans le contrôle et la direction du réseau. J'approuve la suggestion faite par le ministre des Chemins de fer lors de la présentation de son projet, c'est-à-dire la création de districts, districts régionaux, si vous voulez, pour l'exploitation des voies ferrées. Ce système a été employé par le Pacifique-Canadien et je crois que les chemins de fer nationaux peuvent l'adopter avantageusement. Je comprends que mes honorables amis des Provinces maritimes out lieu de se plaindre, et à juste titre, d'avoir à s'adreser à Toronto s'ils veulent organiser une excursion spéciale ou un pique-nique, une exposition, ou un évènement sportif. Cela n'est pas d'une administration ou d'une exploitation efficaces, et on devrait le modifier. Mais la politique générale d'administration doit se trouver sous une direction centrale et celle-ci doit être débarassée, en autant que cela se peut, de toute possibilité d'intervention de la part du Gouvernement.

M. MACDONALD (Pictou.) Mon honorable ami qui plaide si bien en faveur de la nationalisation croit-il que la bonne exploitation de tout chemin de fer, public ou particulier, dépend de la manière dont il est dirigé et de ceux qui le dirigent? S'il le pense, ne croit-il pas qu'il est étrange qu'on mette le réseau du pays sous la direction et l'administration des directeurs qui n'ont pas pu le faire réussir comme entreprise particulière?

L'hon. M. CRERAR: Je crois que mon honorable ami se place sur un terrain assez solide en posant cette critique, mais c'est une chose que je ne désire pas discuter pour le moment. Le Gouvernement actuel a eu toutes les facilités voulues pour modifier cela s'il l'avait désiré. Ce n'est pas moi que ferai quoi que ce soit pour l'empêcher d'accomplir un changement.

M. MACDONALD (Pictou): Je discutais le problème général de la nationalisation.

L'hon. M. CRERAR: Voici ce que j'affirme. Je crois que vous pouvez attirer vers une grande entreprise nationale de ce genre les intelligences, l'habileté et l'esprit public qui la feront réussir, mais cela ne pourra jamais se faire avec une administration dans le genre de celle qui existait à l'Intercolonial quand il était département du gouvernement, parce que ce chemin de fer était franchement et ouvertement sous le contrôle du gouvernement.

M. MACDONALD (Pictou): Il avait néanmoins des surplus.

L'hon. M. CRERAR: Cela peut être vrai ou non. Je ne crois pas que la déclaration de mon honorable ami puisse s'appuyer sur des faits.

M. MACDONALD (Pictou): En 1913, alors que M. Cochrane était ministre des Chemins de fer, il a déposé devant la Chambre un état de l'exploitation de ce chemin de fer pendant cinq années, durant lesquelles le réseau accusait un surplus d'un million dans son exploitation.

L'hon. M. CRERAR: Il se peut que, durant quelques années. . .

M. MACDONALD (Pictou): Non pas durant quelques années, mais un grand nombre d'années.

L'hon. M. CRERAR: Disons pendant un grand nombre d'années. Je ferai seulement observer à mon honorable ami que depuis l'époque de sa construction jusqu'à ce jour on n'a jamais calculé un sou d'intérêt sur ce placement.

M. MACDONALD (Pictou): On n'en a pas calculé davantage pour les canaux du pays; ils ont été construits dans les mêmes conditions.

L'hon. M. CRERAR: C'est bien vrai, mais si votre intention est d'exploiter l'Intercolonial d'après ce principe. .

M. MACDONALD (Pictou): Pas du tout.

L'hon. M. CRERAR: Mon honorable ami a droit d'avoir son opinion et il aura l'occasion de nous l'exposer plus tard. Je répète qu'il est possible d'attirer dans l'administration d'une grande entreprise publique de ce genre les intelligences, l'habileté et l'esprit public qui la feront réussir. Je suis convaincu que cela peut se faire et j'espère que c'est aussi l'intention de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et du Gouvernement, quand ils formeront le bureau administratif. Je dirai en passant qu'en choisissant les membres de ce bureau on devrait prendre des individus absolument sympathiques à tout le projet, du moins autant qu'on pourra les trouver. Mon honorable ami de Saint-Antoine nous a dit qu'il faudrait aller en Europe, ou aux Etats-Unis, ou en Afrique, ou ailleurs pour trouver des hommes supérieurs. Mon expérience des affaires, monsieur le président, me porte à croire que les hommes supérieurs, les surhommes, sont difficiles à trouver et que, souvent, ils ne sont pas d'une aussi grande importance une fois qu'on les a découverts. Ce système ne sera jamais sauvé par des surhommes, jamais, mais je suis convaincu que nous pouvons trouver au Canada, peut-être au service du réseau même, des hommes qui auront l'habileté et les capacités voulues pour mener cette administration à bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit-il qu'à son sens, M. Hanna ou M. Mitchell, qui sont les deux seuls anciens directeurs du réseau, sont le moindrement responsables de l'impossibilité où se trouvait le Canadien-Nord de trouver des fonds?

L'hon. M. CRERAR: D'après ce que j'en sais, je dirais qu'ils n'ont pas été responsables, mais cela ne se rapporte pas au raisonnement que je suis. Je dis qu'on peut trouver au Canada des hommes ayant l'habileté et les capacités voulues pour exploiter le réseau.

Une autre chose est nécessaire si vous voulez que le réseau réussisse. Vous devez lui rallier l'appui du public et cela peut se faire. Je crois qu'on peut faire accepter cette grande entreprise nationale au peuple du Canada comme une grande richesse nationale, une richesse dont il pourra s'enorgueillir, un réseau qui permettra de lier entre elles les parties du pays et de l'unifier. Je crois que c'est possible, mais cela ne le sera pas si des considérations politiques s'introduisent dans l'administration et la direction—si des considérations régionales, de l'ouest, ou de l'est ou du centre ou de n'importe où influent sur l'administration ou la direction du réseau. Dans de telles circonstances je ne croirais pas le succès possible.

L'autre soir on a fait allusion à un contrat de rails d'acier qui a été adjugé en octobre dernier et mon honorable ami de Saint-Antoine est revenu sur ce sujet cet après-midi. Je crois que l'ancien gouvernement mérite des critiques au sujet de ce contrat. Les contrats de toutes sortes des chemins de fer nationaux devraient être donnés uniquement d'après des principes d'affaires bien définis et aucune autre considération que celles des principes les plus sûrs ne devrait en décider.

Si le réseau national doit servir à favoriser telle et telle région en procurant du travail aux ouvriers ou en concédant des entreprises de fournitures aux établissements qui les sollicitent, ce n'est pas un bon système. Le réseau ne pourra pas réussir dans ces conditions-là. Pour ma part, je ne cesserai de protester contre de pareilles méthodes administratives.

M. LOGAN: Si la concession de ces entreprises à des sociétés particulières épargne au trésor des sommes considérables, l'honorable député n'est-il pas en faveur de les adjuger aux établissements qui pourront les exécuter au moindre prix? Par exemple, si la réparation des wagons peut être faite dans des ateliers privés, où le tarif des salaires de McAdoo n'est pas en vigueur, à 100 piastres meilleur marché que dans les usines de l'Etat, persisterait-il à dire qu'il faut donner les travaux à ces usines?

L'hon. M. CRERAR: Je regrette de m'être expliqué peu clairement. La première considération qui doit décider de la conduite des opérations de nos chemins de fer, eu égard à tous les faits en cause, c'est de s'adresser au meilleur marché, n'importe où; mais aucune autre considération ne doit intervenir.

M. LOGAN: Très bien.

L'hon. M. CRERAR: J'ai encore quelques mots à ajouter au sujet de certaines conditions essentielles au succès du réseau.

M. HUGHES: Si l'honorable député de Cumberland (M. Logan) a raison en affirmant que la réparation des wagons et autres travaux peuvent se faire à meilleures conditions dans les ateliers privés que dans ceux de l'Etat, n'est-ce pas un argument qui milite contre la régie publique? Si la prétention de notre honorable collègue est fondée, c'est une affaire sérieuse.

L'hon M. CRERAR: Je ne pourrais pas garantir que la prétention de l'honorable député de Cumberland est fondée; mais je n'hésite pas à dire que si les travaux peuvent-être exécutés à meilleur marché, c'est là qu'il faut aller. Il y a de nombreux établissements qui font une spécialité de ces travaux. Cela est bien différent d'une grande exploitation qui tient du monopole. C'est en ce sens qu'il faut comprendre mon argument, car il n'y a ici personne qui soit plus que moi opposé à l'ingérence de l'Etat dans des exploitations ou des services essentiellement de nature privée; en ces sortes de choses les particuliers sont mieux placés pour réussir. Mais dans une grande entreprise nationale comme celle-ci, où une seule ligne de chemin de fer doit être maintenue, l'exploitation doit se faire suivant des règles sévères, ou alors il est préférable d'en laisser la gestion au gouvernement comme service public.

[L'hon. M. Crerar.]

Au moment où j'ai été interrompu j'allais abordé la discussion de certaines particularités jugées par moi essentielles au succès du réseau national.

Je conseille de nouveau au ministre, quand il aura terminé la réorganisation et la fusion de certaines parties du réseau, à procéder à une nouvelle évaluation de toutes les lignes. Je soupçonne que ces lignes en exploitation n'ont pas la valeur qui leur est assignée dans la comptabilité, à cause de la manière dont elles ont été construites.

Je vais citer un exemple à cet égard. A l'ouest d'Edmonton, le Nord-Canadien s'étend, après avoir franchi le col de la Tête-Jaune, jusqu'à la Thompson du nord qu'il suit en direction du sud vers son confluent avec le fleuve Fraser. Le Grand-Tronc du Pacifique a été établi dans le même passage. Ces deux lignes sont parallèles l'une à l'autre sur une distance de plusieurs centaines de milles; à certains points elles se rapprochent tellement qu'on dirait une double voie.

Pendant la guerre, lorsque ces deux chemins de fer furent réunis, on enleva une partie de la voie pour l'expédier au front. On a blâmé cette décision, mais cela n'a aucun rapport avec mon argumentation. Voyagez sur ces lignes, et vous serez étonné de la longueur du parcours inutilisée. La voie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Nord-Canadien franchissent la passe côte à côte; il y a des centaines de milles de voies, construites à grands frais, qui ne servent plus. Vous y verrez un chemin de fer qui s'en va en ruine: ponts métalliques, tunnels, tranchées pratiquées dans le roc, et autres travaux où les rails n'ont pas été posés et ne le seront peut-être jamais; et pourtant ce tracé, qui a coûté, je crois, dans les cent mille piastres du mille, figure dans les livres de l'Etat comme un élément de la valeur de cette exploitation.

On devrait donc évalué à nouveau complètement le réseau et se résigner de remettre financièrement sur une base solide en faisant précisément comme un marchand qui s'aperçoit qu'il a sur ses rayons des marchandises dont la valeur a diminué et qui se résigne à subir sa perte. C'est ce qu'on devrait faire dans le cas du réseau des chemins de fer. Vous ne pouvez pas obtenir qu'une administration, quelque compétente et efficace qu'elle puisse être, résolve un problème de ce genre, avec la vigueur, l'énergie et le bon vouloir nécessaire, si tous ses efforts sont toujours paralysés par la difficulté de vaincre un obstacle de ce genre.

M. McMASTER: Vous pensez qu'on pourrait alors faire de grands progrès?

L'hon. M. CRERAR: Oui, parce que c'est une méthode commerciale pratique et pour ce motif je la recommande au Gouvernement. Si nous avons perdu du capital dans la construction de ces chemins de fer reconnaissons le franchement et inscrivons la perte où elle doit être—ajoutons-là à la dette du Canada. Ne la laissons pas inscrite au passif du réseau, autrement vous dépréciez la cause de la nationalisation d'une extrémité du pays à l'autre et on dira "Comment pouvez-vous espérer que vos chemins de fer donneront des bénéfices, quand vous les exploitez dans des conditions qui leur empêchent absolument d'en montrer?"

Il y a une autre idée que je voudrais exprimer et elle a trait à la question de l'immigration. Je suis d'accord avec l'opinion...

M. LOGAN: Mon honorable ami a discuté une question fort intéressante et je voudrais le questionner davantage à ce sujet. A propos de la nouvelle évaluation de la propriété des chemins de fer de l'Etat, serait-il d'avis de l'évaluer au point de vue des bénéfices d'exploitation ou du prix de remplacement?

L'hon. M. CRERAR: J'estime qu'une évaluation raisonnable devrait être basée sur le coût normal de remplacement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crains que cela augmenterait l'évaluation?

M. EULER: Mon honorable a dit qu'on devrait procéder à une nouvelle évaluation des chemins de fer et que le coût des biens qui ont été reparties devrait être porté au compte des profits et pertes. Dit-il que l'intérêt des débentures ou de toutes les obligations représentant les frais de construction qui est terminée aujourd'hui ne devraient plus compter dans la dette que représentent les déficits de l'exploitation des chemins de fer?

L'hon. M. CRERAR: Je suis très reconnaissant à mon honorable ami de Waterloo-Sud d'avoir élucidé le point mieux que je l'avais fait moi-même.

M. McMASTER: N'est-ce pas une simple question de comptabilité, qui ne change rien à la situation des chemins de fer?

L'hon. M. CRERAR: C'est possible quant au résultat net pour le pays en général; mais je propose cela en raison de l'effet qui en résultera sur l'administration de notre réseau. C'est la raison et la seule que l'on peut donner en sa faveur. Mon très honorable ami (M. Meighen) pense qu'il pourrait en résulter une augmentation de la valeur de notre réseau si on faisait ce que j'ai proposé. Je ne pense pas qu'il ait raison. Je vais développer davantage cette idée. Nous avons trois grandes lignes transcontinentales nationales qui traversent presque un millier de milles de solitude entre l'Ontario et le Manitoba. Je ne sais pas jusqu'à quel point j'aurais raison, mais je pense que ce serait certainement le devoir de la direction d'étudier sérieusement l'abandon de l'exploitation d'une partie de ces lignes. Nous avons la même chose dans l'Ouest où les lignes font un doubles service. Tous ces facteurs devraient être étudiés pour en arriver à une exploitation pratique.

Je passerai à la question de l'immigration et je suis d'accord avec ce qu'a dit l'honorable député de St-Antoine à savoir que l'immigration a une influence très importante sur le succès définitif de ces chemins de fer. La difficulté à propos de la situation de nos chemins de fer c'est que nous en avons trop construit au Canada et la seule solution finale de la question—et je prétends qu'on ne peut trouver une solution qu'à longue portée—c'est d'obtenir davantage de gens dans le pays en adoptant une politique qui amènera des immigrants par des dizaines ou des vingtaines de mille que l'on devrait établir le long du réseau national parce qu'en les établissant là, particulièrement dans l'Ouest, vous les placez dans les meilleures régions du pays et qu'il est très probable qu'ils réussiront Non seulement vous leur assurez le succès, mais vous créez pour l'avenir du trafic pour vos chemins de fer.

M. CANNON: N'est-il pas exact qu'une grande partie de ces terres sont maintenant entre les mains de compagnies particulières?

L'hon. M. CRERAR: Je crois que l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) est bien renseigné. Je ne connais pas au juste la superficie exacte que possèdent les compagnies particulières.

Cependant, nous nous rendons compte dans l'Ouest canadien que règle générale les propriétaires sont disposés à vendre leurs terres à des prix raisonnables, à cause des surtaxes que les gouvernements provinciaux ont imposées sur les terres détenues pour des fins de spéculation. Il reste encore un certain nombre de homesteads; je le soumets toutefois, le Gouvernement devrait diriger le courant des immigrants

autant que faire se peut vers les régions susceptibles de fournir un fort volume de trafic à notre réseau de chemins de fer nationaux. Je n'ai pas l'intention d'aborder pour l'instant la question du tarif douanier qui prête tant à la controverse; cependant, la politique fiscale du pays entre pour beaucoup dans la solution de ce problème. J'ose espérer que mon honorable ami le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) en tiendra compte, lorsque nous aborderons l'examen du budget. Je l'ai déjà affirmé ici et au dehors, l'agriculture est la base réelle de la prospérité du Canada. De plus, à l'examen des états du volume de trafic que transportent nos chemins de fer, je constate que le gros du trafic provient des fermes, des forêts et des mines. Si la Chambre veut bien me le permettre, je lui fournirai quelques chiffres extraits du rapport annuel des chemins de fer.

Pour ce qui est du trafic qui est passé par les lignes du Nord-Canadien dans le cours de l'exercice finissant en 1920, les produits de la ferme représentent 4,000,000 de tonnes, soit 28 p. 100 du volume total du trafic qu'a transporté le réseau du Nord-Canadien pendant l'année en question. Les produits forestiers—c'est-à-dire le bois de commerce, le bois à pâte de papier, le bois de chauffage, les piquets de clôture et le reste — représentent 4,155,000 tonnes ou 28.66 p. 100 du volume total des marchandises qu'a transporté ce chemin de fer. Nos produits miniers représentent 3,676,000 tonnes tandis que l'ensemble de nos divers autres produits, y compris ceux de nos manufactures, représentent à peine 17 p. 100 du volume total du trafic. En d'autres termes, plus de 80 p. 100 du trafic du réseau du Nord-Canadien en 1920, provenait de nos fermes, des forêts et des mines du Canada. Si vous examinez les chiffres du Grand-Tronc-Pacifique et de l'ancien réseau du Grand-Tronc, vous vous rendrez compte que la situation est pour ainsi dire identique.

En face de ces faits incontestables, le Gouvernement agirait donc avec sagesse s'il orientait notre système fiscal de façon à fournir le meilleur encouragement possible à ces industries profitables. La plupart de mes honorables amis de l'opposition officielle, sinon tous, peut-être—ainsi qu'un plus grand nombre d'honorables députés de la droite que je ne le voudrais — n'approuvent pas le raisonnement que je fais valoir de ce chef. Je prétends néanmoins qu'il serait opportun en matière fiscale d'orienter notre politique de façon à encourager le plus possible le développement de ces abondantes sources de richesses naturelles. C'est là un excellent moyen d'asseoir sur une base solide la prospérité de nos industries manufacturières. Personne ne peut nier l'exactitude de mes assertions. Le fait d'établir sur nos terres de l'Ouest canadien 150,000 ou 200,000 cultivateurs robustes et industries manufacturières de l'ouest et de l'est du Canada et nos fabriques augmenteraient le volume de leur rendement en conséquence.

Je le soumets respectueusement au ministre des Finances et au Gouvernement, lorsqu'ils prépareront l'exposé budgétaire — et ils s'en occupent à l'heure qu'il est puisque cet exposé se fera la semaine prochaine — qu'ils tiennent compte du principe que j'ai posé tout à l'heure pour le meilleur avantage du pays en général.

Avant d'abandonner cet aspect du problème, j'ai encore une autre observation à faire valoir. Voici: Il est nécessaire que nos chemins de fer nationaux soient exploités et gérés de façon à commander la confiance publique. Le Gouvernement est en mesure de trouver un moyen d'obtenir ce résultat désirable. Pour moi, tout dépendra de la manière dont l'entreprise sera gérée sous la direction de l'Etat. Si le Gouvernement établit clairement et à l'entière satisfaction du public canadien qu'il a uniquement en vue le succès de l'entreprise et que l'administration des chemins de fer d'Etat est absolument libre de toute ingérence politique, il aura fait beaucoup pour la restauration et le maintien de la confiance publique, qui est absolument nécessaire au point de vue national. Nous sommes en possession de ce réseau de voies ferrées. Nous ne sommes pas en mesure de nous en débarrasser et nous devons nous en tirer le mieux possible. Voilà à mon avis la seule politique saine que le Gouvernement puisse adopter afin que l'entreprise réussisse.

Un autre excellent moyen, à mon avis, d'attirer la confiance publique, c'est que les administrateurs de notre réseau national soient constamment en mesure de fournir les renseignements les plus détaillés et les plus complets relativement à l'exploitation de nos chemins de fer. Le rapport annuel du réseau des chemins de fer nationaux du Canada devrait fournir les renseignements les plus complets au public, c'est-à-dire les détails de l'exploitation, les prix auxquels les fournitures ont été achetées, à quelles compagnies les entreprises ont été adjugées, enfin tous les détails des opérations de l'année. On devrait également faire imprimer un nombre suffisant d'exem-

plaires afin que le rapport soit distribué à tous ceux qui désireraient le consulter, surtout aux journaux, aux institutions et aux associations qui ont un caractère public.

Répandre ces renseignements autant que possible, ce sera recommander en sorte que le Gouvernement résiste aux influences susceptibles de faire présider l'intérêt politique à l'exploitation et à la gouverne de ces chemins de fer. Le résultat de leur exploitation l'année dernière ne fut pas de nature à nous décourager. A en croire l'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell), les profits établis pour les mois d'août, de septembre, d'octobre et de novembre derniers, ont dû être fictifs. Il s'apercevra, toutefois, après réflexion faite, que sa déclaration à cet égard est erronnée.

M. MITCHELL: Je n'ai pas dit que c'était des profits fictifs, mais que les opérations avaient beaucoup diminué durant ces quatre mois et avaient été inscrites au compte d'autres années en vertu du décret du conseil.

Quelques VOIX: Non pas.

L'hon. M. CRERAR: Sans vouloir causer à l'honorable député la moindre injustice, je lui avouerai cependant que ses observations m'ont porté à le croire prévenu au sujet de la valeur des profits relatifs à ces mois-là. Je lui signalerai que ces quatre mois, surtout septembre, octobre et novembre, sont ceux pendant lesquels il s'expédie le plus de grain de l'Ouest et que le transport de cette denrée assure alors au réseau de l'Etat et à celui du Pacifique une très grande partie de leurs recettes totales. Cette année, l'expédition du grain a été très active; l'automne dernier, elle s'est faite encore plus par le réseau national que par celui du Pacifique et a augmenté, dans une très large mesure, les produits relatifs à ces mois-là. En somme, nous n'avons pas lieu de nous décourager. Grâce à une exploitation de plus en plus efficace et à une connaissance de plus en plus complète de la valeur potentielle de cet élément d'actif, nous aurons bientôt réussi à équilibrer les recettes de ces chemins de fer avec les frais de leur exploitation, et même à leur faire réaliser des excédents. Je signalerai au comité et aux gens du dehors qui s'opposent à cette entreprise et la critiquent sans vouloir la mettre à même de faire ses preuves, que nous avons dans ces chemins de fer un superbe élément d'actif. Qu'arriverait-il si, prêtant l'oreille à certains avis, le Gouvernement se débarrassait de ce réseau pour le passer à des particuliers moyennant n'importe quel prix que ceux-ci seraient disposés à payer? Le Canada perdrait absolument et à jamais la valeur potentielle qui s'attache aujourd'hui à ce réseau, sans cesser d'avoir à faire face à une très grande partie des charges dont il est grevé, sans cesser, par exemple, d'être tenu de faire valoir les obligatiions qu'il a garanties. Il perdrait tout l'argent et tous les terrains qu'il a déjà accordés à ce réseau, et il les perdrait à jamais. Telles sont les raisons d'affaires qui doivent présider à l'étude de toute cette question. Ces chemins de fer constituent un bon actif potentiel. Pour peu qu'ils soient administrés avec courage, énergie et honnêteté, le pays aura bientôt lieu de se sentir fier de les posséder. Je suis parfaitement convaincu que leur exploitation peut être couronnée de succès.

J'ai déjà dit ce que je pense de l'exposé présenté par l'honorable ministre des Chemins de fer. J'approuve la ferme attitude qu'il a prise, surtout en ce qui concerne le contrôle et l'administration de ces chemins de fer. Il incombe au Gouvernement une lourde responsabilité par rapport à la composition du conseil qui devra administrer ce réseau et au choix des gérants qui présideront à son exploitation. L'honorable ministre l'a dit l'autre jour, le réseau national a coûté, l'année dernière, plus de $343,000,000. C'est là une somme énorme, mais je suis convaincu de la possibilité de trouver des homes disposés à consacrer à cette entreprise leur plus entière attention, à apporter à leur travail l'ardent désir de rendre service au public, et parfaitement capables de gérer avec succès une entreprise de ce genre. Des hommes comme ceux-là, il est possible d'en trouver, et j'ai confiance que le Gouvernement saura tenter tous les efforts nécessaires pour en trouver. Je le répète, cette question est trop sérieuse et trop vaste pour être traitée à la légère. Les pertes et les responsabilités qui s'y rattachent sont considérables, mais je n'en suis pas moins persuadé que si cette entreprise est dirigée avec énergie, sincérité et honnêteté, elle peut être couronnée d'un grand succès, et qu'à l'avenir, le pays et même la députation qui se livre maintenant à l'étude de ce problème auront tout lieu d'être fiers de notre réseau national.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

MONUMENT À LA MEMOIRE DE FEU LE LIEUTENANT-COLONEL G. H. BAKER, M.P.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un message

du Sénat informant la Chambre que les honorables MM. Bradbury, Casgrain, Foster (Alma), Griesbach et Pope ont été nommés pour former un comité spécial afin de considérer et déterminer la forme du monument qui doit être érigé dans l'édifice du Parlement à la mémoire de feu le lieutenant-colonel George Harold Baker, membre du Parlement pour le comté de Brome, qui a perdu la vie sur le champ de bataille, et invitant la Chambre à nommer un comité semblable pour agir conjointement avec le comité du Sénat.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Jeudi 18 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

NOUVEAU DÉPUTÉ

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que son greffier a reçu du directeur général des élections le certificat d'élection de M. Georges (Joseph) Bouchard, élu député pour la circonscription électorale de Kamouraska.

PRÉSENTATION D'UN NOUVEAU DÉPUTÉ

M. Georges Joseph Bouchard est présenté à la Chambre par l'honorable Mac-Kenzie King et l'hon. M. Lapointe.

PÉTITION D'ALEXANDRE BIRNIE ET AUTRES

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un rapport du greffier des pétitions qui attire l'attention de la Chambre sur le fait que la pétition d'Alexandre Birnie et autres, est irrégulière en ce sens qu'elle est adressée au premier ministre et non à la Chambre des communes assemblée en Parlement.

COMITÉ D'AGRICULTURE ET DE COLONISATION

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: On m'informe qu'une résolution a été adoptée par le comité d'agriculture et de la colonisation, et je désire demander au président de ce comité s'il est en mesure de présenter un rapport incorporant cette résolution.

M. KAY: Les fonctionnaires de la Chambre me disent qu'il n'est pas nécessaire que le comité fasse un rapport au sujet de la motion que j'ai présentée à la Chambre, hier.

[M. l'Orateur.]

Le très hon. M. MEIGHEN: La réponse m'a été difficile à comprendre, mais je crois que l'honorable député a dû penser que je parlais d'autre chose. La motion présentée hier est une toute autre chose. Je demande si le comité d'agriculture et de colonisation doit faire rapport touchant les conclusions auxquelles il en est arrivé.

M. KAY: Le comité d'agriculture et de colonisation n'a pas arrêté de conclusions. Il n'a rien à rapporter à la Chambre.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 106) modifiant la loi au sujet des commissaires du port de Vancouver.

— En vertu des dispositions actuelles de la loi des commissaires du port de Vancouver, la nomination et la direction du capitaine du port et du directeur maritime relèvent de la commission. Ces deux fonctionnaires sont chargés d'appliquer la loi maritime du Canada et, dans tous les autres ports, ils sont nommés par le ministre et demeurent sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Il devrait en être de même pour le port de Vancouver.

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

1RE LECTURE

De divers projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 94) (M2), tendant à faire droit à George Daly.

Le 2e (bill n° 95) (N2), tendant à faire droit à Wrae Elizabeth Snider.

Le 3e (bill n° 96) (O2), tendant à faire droit à Oliver Kelly.

Le 4e (bill n° 97) (P2), tendant à faire droit à Vera Hamlin.

Le 5e (bill n° 98) (Q2), tendant à faire droit à George Drewery.

Le 6e (bill n° 99) (R2), tendant à faire droit à Kate Holmes.

Le 7e (bill n° 100) (S2), tendant à faire droit à Ernest Hull.

Le 8e (bill n° 101) (T2), tendant à faire droit à Leslie-George Drewsbury.

Le 9e (bill n° 102) (U2), tendant à faire droit à John-Douglas Stewart.

Le 10e (bill n° 104) (W2), tendant à faire droit à Helen Garrett.

Le 11e (bill n° 105) (X2), tendant à faire droit à Arthur-Leslie Smith.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LA GRÈVE DU LAC HURON

M. WHITE demande:

1. A-t-on vendu, cédé ou accordé à un particulier ou une compagnie une partie quelconque de la réserve de marine: de (a) la grève du lac Huron, immédiatement au sud de la rivière Sauble, township d'Amabel, comté de Bruce; de (b) la rive sud de la rivière au Sable, du lac Huron vers la source de cette rivière, township d'Amabel, comté de Bruce?

2. Dans l'affirmative, quand, à qui, à quels prix, et quelles sont les conditions des transports fonciers?

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): On ne peut trouver le renseignement demandé par cette question ni au département des Travaux publics, ni à celui de la Marine et des Pêcheries. Il s'agit peut-être d'une question provinciale.

Je conseillerais à notre honorable collègue de s'adresser au ministre des Travaux publics, qui pourra peut-être lui donner ces renseignements. Je l'invite, en attendant, à retirer sa question de l'ordre du jour.

(La question est rayée.)

COULAGE DES CHARGEMENTS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'hon. M. MANION demande:

1. Combien a coûté aux chemins de fer nationaux canadiens la déperdition des grains dans les wagons, entre les points d'expédition et la tête des Grands lacs, au cours du dernier exercice des chemins de fer?

2. Combien ont coûté aux chemins de fer nationaux canadiens les nouvelles portes à grain et les réparations aux portes à grain sur les wagons à grain, dans la même période?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $193,339.48.

2. La somme portée aux frais d'exploitation pour l'installation de nouvelles portes à grain au cours de l'exercice 1921 a été de $383,467; dans ce montant figurent $55,-843.26 pour réparations aux portes à grain.

Les chiffres précédents comprennent les frais du Grand-Tronc-Pacifique.

RAPPORT DU CLASSEMENT DES FONCTIONS PUBLIQUES

M. DESLAURIERS demande:

1. Combien d'éditions du Rapport du classement des fonctions publiques la commission du service civil a-t-elle publiées?

2. Quel a été le tirage de chaque édition?

3. Combien en langue française?

4. Combien en langue anglaise?

5. Combien d'exemplaires de chaque édition antérieure au mois de septembre 1919 ont été distribués?

6. Combien en français?

7. Combien en anglais?

8. Combien d'exemplaires de l'édition de septembre 1919?

9. Combien en français?

10. Combien en anglais?

11. Combien d'exemplaires de l'édition du 10 novembre 1919?

12. Combien en français?

13. Combien en anglais?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Deux.

2. Première édition, 3,000 exemplaires; deuxième édition, 3,300 exemplaires.

3. 2,100 exemplaires.

4. 5,000 exemplaires.

5. 294 exemplaires.

6. 15 exemplaires.

7. 279 exemplaires.

8. 1,037 exemplaires.

9. 81 exemplaires.

10. 956 exemplaires.

11. Il n'y a pas eu d'édition à cette date.

12 et 13. Répondu sous le n° 11.

IMPRESSION DES MENUS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'hon. M. BAXTER demande:

1. Qui imprime les menus des chemins de fer nationaux?

2. Quelle quantité en demande-t-on, et quel en est le prix?

3. Quel est le coût comparatif de ces menus, en regard de ceux du Pacifique-Canadien?

L'hon. W. C. KENNEDY (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Aux ateliers du *Saturday Post*, de Winnipeg; à la *Litho-Printing Company*, de Toronto; à la *Royal Litho-Printing Company*, d'Halifax.

2. (*a*) Menu du soir des wagons-restaurants sur cartes blanches:

Prix de la couverture, le mille	$ 24 50
Prix de l'insertion du menu, mille.	8 35
Coût moyen d'impression, le mille	30 35
	$ 62 85

(*b*) Cartes de lunch et de déjeuner:

Prix des cartes de menu, le mille..	10 00
Coût moyen d'impression, le mille.	30 00
	$ 40 00

(*c*) Cartes de menu pour buffet et café:

Prix des cartes de menu, le mille..	$ 10 00
Coût moyen d'impression, le mille	30 00
	$ 40 00

(*d*) Menus des wagons-buffets-bibliothèques pour touristes, sur cartes plian-tes:

Prix de la couverture, le mille....	$ 8 00
Coût moyen d'impression, le mille.	30 00
	$ 38 00

Les cartes visées aux lettres *a* et *b* sont commandées par lots de 100,000; celles visées à la lettre *c*, par lots de 10,000; celles visées à la lettre *d*, par lots de 5,000.

3. Nous n'avons pas de renseignements sur les prix payés par la compagnie du Pacifique-Canadien.

SUBVENTION À L'EXPOSITION DE PORTAGE-LA-PRAIRIE

Le très hon. M. MEIGHEN demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de maintenir l'allocation minimum de $2,500 à la société d'exposition de Portage-la-Prairie?

2. Sinon, le Gouvernement prétend-il que cette allocation n'a pas été méritée, aux termes des règlements?

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Toutes les expositions admises à bénéficier de la subvention accordée par le département de l'Agriculture et prise sur le crédit du bétail, durant l'exercice en cours, doivent accomplir les conditions suivantes:

(*a*) Quand une société d'exposition n'a pas reçu la subvention du gouvernement fédéral, l'année précédente, elle doit avoir distribué de $4,000 à $16,000 en prix aux propriétaires de bestiaux de rapport à son dernier comice. Cette société recevra une allocation minimum fixe de $1,875 et en plus 50 p. 100 du montant au-dessus de $4,000 distribué en prix aux propriétaires d'animaux de rapport, le total accordé ne pouvant en aucun cas dépasser $3,750.

(*b*) Les expositions qui ont reçu l'an dernier une subvention, doivent avoir dépensé à leur dernière exposition au moins $4,000 et au plus $16,000 de leur argent, en outre du montant de la subvention reçue l'an dernier, en prix pour les classes de bétail de rapport. Ces expositions recevront une subvention minimum de $1,875 et en plus la moitié du montant dépensé pour des prix accordés aux classes de bétail de rapport, en surplus du minimum combiné de $4,000, plus le montant de la subvention reçue l'an dernier, sans que le montant total de la subvention dépasse, toutefois, $3,750.

Si l'exposition de Portage-la-Prairie s'est conformée à ces conditions, elle aura droit à une subvention sur la base des règlements ci-dessus, qui comportent une réduction de 25 p. 100 comparativement aux subventions accordées durant les années précédentes.

2. Répondu sous le n° 1.

IMPORTATIONS D'ACIER POUR CONSTRUCTION

Le très hon. M. MEIGHEN demande:

1. Combien de tonnes d'acier à construction ont été importées au Canada et consignées à (a) Ottawa, (b) Toronto, (c) Montréal, (d) Saint-Jean, (e) Halifax, dans chacun des mois de janvier, février, mars et avril 1922?

2. Combien de tonnes ont été importées au Canada dans la même période?

L'hon. JACQUES BUREAU (ministre des Douanes): Le renseignement est donné dans le tableau suivant:

IMPORTATIONS DE FER OU D'ACIER DE CONSTRUCTION (MATIÈRES NÉCESSAIRES À L'INDUSTRIE) DANS LES PORTS CI-DESSOUS MENTIONNÉS PENDANT LES QUATRE MOIS TERMINÉS EN AVRIL 1922

—	Ebauches de barres plates à œillets ni poinçonnées ni forées, pour être exclusivement employées dans la construction de ponts, de voitures de chemin de fer et autres ouvrages en acier.		Plaques d'acier dites universal mill on rolled edge, de plus de 12 pouces de largeur, destinées exclusivement à la construction de ponts, de voitures de chemin de de fer et autres ouvrages en acier.		Poutres de fer ou d'acier en feuilles, en plaques, angles équerres, mâts ou partie d'iceux, pour la construction de navires ou vaisseaux en bois, en acier ou en fer et en bois.	
	Tonnes	Valeur	Quintal	Valeur	Quintal	Valeur
		$		$		$
Ottawa						
Toronto			2,094	3,066		
Montréal			18,965	28,400	5,210	7,397
St-Jean						
Halifax						
Dominion du Canada	138	5,724	53,955	94,078	58,794	92,576

IMPORTATIONS DE FER OU D'ACIER DE CONSTRUCTION (MATIÈRES NÉCESSAIRES À L'INDUSTRIE) DANS LES PORTS CI-DESSOUS MENTIONNÉS PENDANT LES QUATRE MOIS TERMINÉS EN AVRIL 1922.—*fin.*

—	Fer et acier laminés en poutre, en U et d'angle, et fer et acier laminés d'autres formes, ni percés à l'emporte pièce, ni forés et sans autre plus-value, pesant au moins trente-cinq livres à la verge de longueur, à l'exclusion de pièces de forme carrée, plate, ovale ou ronde et des rails de ch. de fer et autres ouvrages en acier.		Fers et aciers laminés, d'angles, en T, en poutrelles, en V, en longueur et sous d'autres formes, non poinçonnés ni forés ni autrement ouvrés que laminés, n.d.		Ponts ou parties de pont en fer ou en acier, ouvrages pour construction en fer ou en acier, colonnes, formes ou sections, poinçonnés ou ayant reçu une main-d'œuvre plus avancée que le laminage ou le coulage, n.d.
	Quintal	Valeur	Quintal	Valeur	Valeur
		$		$	$
Ottawa	1,281	2,040	187	425	.....
Toronto	35,323	58,949	16,463	28,074	.....
Montréal	75,640	130,981	13,947	24,649	.....
St-Jean	656	1,248	142	364	280
Halifax	178	285	416	722	.....
Dominion du Canada	201,602	350,841	74,779	137,557	2,150

L'INTÉRÊT SUR LES DÉPÔTS D'ÉPARGNE

M. SPENCER demande:

1. En quelle année le Gouvernement a-t-il réduit le taux d'intérêt sur les dépôts de banque d'épargne?
2. Quelle était la raison de cette décision?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances):

1. En 1897.
2. La décision a été motivée par la baisse générale du taux d'intérêt sur l'argent.

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENT

Par M. SEGUIN:

1. Quel était le nombre total des fonctionnaires publics le 1er janvier 1912, et quel était le total de leurs appointements?
2. Quel était le nombre total des fonctionnaires publics le 1er janvier 1922, et combien leur payait-on alors en appointements?

LE TRAFIC DU GRAIN—LE JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL DU MANITOBA

L'hon. sir LOMER GOUIN (ministre de la Justice): Avec la permission de la Chambre, j'ai quelques observations à faire sur le jugement que la cour d'appel du Manitoba a rendu dernièrement dans la cause du Roi contre la Manitoba Grain Company. Les membres de la commission des grains ont décidé, sur l'avis de leur avocat, de soumettre à la cour suprême du Canada le récent jugement de la cour d'appel du Manitoba dans cette cause. Aux termes de cette décision, l'article 215 de la loi des grains du Canada constituerait un excès de pouvoir; or, en attendant la décision du plus haut tribunal du pays relativement à la juridiction du Parlement canadien en cette matière, le Gouvernement n'a nullement l'intention de modifier la loi des grains du Canada en s'appuyant sur l'opinion formulée par les juges de la cour d'appel du Manitoba, de sorte que les dispositions actuelles seront maintenues en vigueur comme par le passé. Au cas où ces dispositions de la loi seraient maintenues par la cour suprême du Canada, il va de soi que le Parlement ne sera pas obligé de modifier la loi. D'autre part, si le jugement de la cour d'appel est confirmé, le Gouvernement examinera l'opportunité de modifier la loi afin qu'elle soit conforme à la juridiction du Parlement, telle qu'elle est interprétée par le tribunal.

L'hon. M. CRERAR: Le ministre de la Justice est-il en mesure de faire connaître au Parlement la date à laquelle cet appel sera entendu devant la cour suprême du Canada?

L'hon. sir LOMER GOUIN: Je ne saurais dire la date exacte. La cause ne sera peut-être pas plaidée avant septembre ou octobre. Je suis d'avis, toutefois, qu'en attendant, les commissaires sont en mesure d'accomplir leur tâche sous le régime du statut tel quel.

L'hon. M. CRERAR: Dans ce cas, la situation est excellente, à mon avis. Il s'agit, toutefois, d'une question qui mérite la

plus sérieuse considération de la part du Gouvernement.

L'hon. sir LOMER GOUIN: Aussi, le Gouvernement l'a mise sérieusement à l'étude.

LE BILAN DU GRAND-TRONC

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): On a publié dernièrement le rapport annuel des opérations du réseau du Grand-Tronc. Ce bilan révèle sous son vrai jour l'exacte situation financière du réseau. Le Gouvernement devrait, à mon avis, faire préparer un résumé des chiffres et des conclusions que renferme ce rapport pour le distribuer à profusion dans la métropole, où il tendrait à dissiper dans l'esprit des gens qui raisonnent les doutes qu'ils ont pu concevoir touchant l'honnêteté et la justice de la récente sentence arbitrale.

L'hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement se fera un devoir de mettre à l'étude la proposition de mon très honorable ami.

L'IMMIGRATION AU CANADA

M. WOODSWORTH: Je désirerais savoir du Gouvernement s'il a pris des mesures afin de prévenir l'entrée au pays d'un plus grand nombre d'immigrants que nous ne sommes capables d'en employer utilement? Les journaux ont publié une dépêche annonçant que le ministère de la Colonisation et de l'Immigration a modifié les règlements relatifs à l'entrée des immigrants en Canada; ces modifications doivent entrer en vigueur sans délai. En vertu de cette modification, les nouveaux venus seront soumis à certaines épreuves afin de déterminer leurs aptitudes et le travail qu'ils sont en mesure d'exécuter. Dans le passé, je crois savoir, les fonds que les immigrants avaient en portefeuille étaient censés suffire à leur entretien jusqu'au jour où ils obtenaient du travail. Sommes-nous assurés qu'en arrivant au Canada l'immigrant ira s'établir sur une ferme et y demeurera plutôt que d'aller habiter une ville et d'ajouter au fardeau dont la société est déjà grevée?

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Nous prenons tout le soin possible de nous assurer si ceux qui se représentent comme agriculteurs le sont ou ne le sont pas, et dans l'affirmative, s'il est plus que probable qu'ils resteront attachés à cette carrière. Je reviendrai sur ce point à l'occasion du budget de l'Immigration.

[L'hon. M. Crerar.]

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemins de fer nationaux du Canada

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): Je n'ai pas suivi la discussion provoquée hier par la question des chemins de fer, car j'étais absent; mais j'ai entendu l'exposé présenté par l'honorable ministre des Chemins de fer, il y a quelques semaines. L'honorable ministre nous a alors soumis une étude complète de la situation, il a signalé nombre de faits importants qui la concernaient, il a annoncé que le Gouvernement se proposait de reconnaître le principe de la nationalisation des chemins de fer et d'en autoriser l'expérience. Cependant, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell) prenait, hier même, une toute autre attitude, tout en se déclarant favorable à une expérience raisonnable du principe de la nationalisation. En somme, il s'est déclaré opposé à ce principe. Il en avait le droit. Pour moi, je crois à ce même principe. Que les honorables députés daignent prêter l'oreille à ce que je vais dire à l'appui de ma thèse comme étant l'expression non seulement de ma propre opinion et de celle de mes électeurs, mais d'une très grande partie de la population du Canada. Ce n'est pas d'aujourd'hui que je suis en faveur de la nationalisation; je le suis et l'ai toujours été depuis mon entrée dans la vie publique, j'ai toujours prôné ce principe tant dans cette enceinte qu'au dehors, je l'ai prôné dans chacune des nombreuses campagnes électorales auxquelles j'ai pris part, et j'ai toujours constaté qu'en général on était favorable à l'idée de la nationalisation. Je viens d'une province où cette idée est fort populaire, mais sa popularité paraît s'affirmer d'une manière encore plus éclatante dans cette Chambre. Député au Parlement depuis des années, j'y vois pour la première fois un groupe compacte de soixante-cinq représentants absolument déterminés à faire triompher ce principe par rapport à nos chemins de fer, comme ils sont déterminés à en faire triompher d'autres qu'ils ont aussi adoptés. Cette ardeur de la part d'un parti politique à défendre le principe de la nationalisation est, pour moi, une véritable révolution. Je vais énoncer quelques-unes des raisons pour lesquelles je m'y suis toujours, moi-même, déclaré favorable, tant à la tribune populaire que dans la presse. Nous entendons souvent parler du "contrat collectif" et de la "propriété collective". On a habitué le peu-

ple à ces mots-là, que l'on applique surtout à la propriété et à l'administration des chemins de fer. Mais il est un mot plus ancien, un mot qui tient du passé et se rattache à notre histoire, c'est le "chemin du roi". Si le chemin du roi et la haute mer sont ouverts à tout voyageur, ne serait-il pas tout naturel de transformer le chemin de fer en un autre chemin du roi et d'y assurer la liberté du transport comme on l'a assurée en ce qui concerne la navigation fluviale ou maritime, ou la circulation dans la voie publique? Cette voie, appelée chemin du roi, a des ramifications dans toutes les provinces, on consacre à son amélioration des sommes immenses, et elle reste toujours le "chemin du roi".

Le chemin du roi que parcourent les auto-camions est le principal rival du chemin de fer, et il est toujours libre. Nulle compagnie ne prélèvera de péages sur les passants. Ce n'est pas l'application d'un principe nouveau, mais c'est le développement du vieux principe d'après lequel le public est maître du transport par la voie publique ainsi qu'un chemin de fer. Voilà l'idée qui prévaut dans le Québec, dans les Provinces maritimes et dans tout le Canada. Où qu'on aille, les gens sont de plus en plus d'avis que le chemin du roi, en tant que voie de transport, doit être absolument assujéti au public, et puisque les chemins de fer servent au transport, pourquoi ne le seraient-ils pas aussi? Pour quelle raison le droit de transport sur deux rails posés sur une propriété publique seraient-il cédé à une compagnie privée, à moins d'une cause plausible? Je ne pense pas qu'on puisse en trouver, et je puis bien motiver la doctrine que les voies ferrées devraient appartenir au public et ne pas être régies par une compagnie privée.

Ce ne sont pas seulement les nôtre qui affirment cette doctrine. Les grandes voies de l'empire romain appartenaient au public et elles servaient au commerce de l'empire. L'on jugeait pratique d'y faire travailler l'armée. Les sentiers de nos sauvages de l'Amérique du Nord sont encore, comme ils l'ont toujours été, des chemins publics. Bien que nous ayons été habitués à entendre dire le contraire, l'autre doctrine — que la voie publique, lorsqu'elle est munie de rails doit passer aux mains d'une compagnie privée — est inconciliable avec la tradition.

Le transport est absolument un service public. Le même principe s'applique au courrier postal. Il s'agit d'une entreprise de transport qui est du domaine de la nation. Pourquoi le trafic des chemins de fer du pays ne le serait-il pas aussi. Ce principe se propage. On peut le nier en des endroits; cependant, la nationalisation des voies ferrées triomphe en maints pays pour de bonnes et valables raisons.

Après avoir traité de l'autorité que le public doit exercer sur le transport par la voie publique, j'aborde la question du transport par les chemins de fer nationaux du Canada. La caractéristique du transport est d'être un service pour toute la population et principalement un service qui se rattache aux chemins de fer. Il faut accorder une compensation à ceux qui fournissent les fonds pour cette entreprise, mais d'après quel principe doit-on les indemniser? Le principe fondamental de la nationalisation c'est la parité et l'efficacité du service qu'il faut rendre peu coûteux pour qu'il soit efficace. Lorsqu'il est régi par une compagnie privée, organisée en entreprise financière, les actionnaires exigent des dividendes sur toutes sortes de titres, y compris les actions majorées, et ils veulent que les obligations rapportent beaucoup. Et sans blâmer le Pacifique-Canadien, qui a aussi ses exigences, ils demandent que les biens qui sont à l'étranger soient mis à part.

Autrement dit, après avoir reçu leur dividende de 10 p. 100, ils exigent que ces biens formant les réserves de la compagnie soient répartis entre les actionnaires. Ceux-ci touchent d'abord leur dividende de 10 p. 100. De plus, ce chemin de fer leur a souvent fait des cadeaux de plusieurs manières. Il leur a cédé des actions, non pas au pair, ni comme primes, mais à un prix plus bas que celui que ces actions rapportaient sur le marché libre. En outre, les actionnaires du Pacifique-Canadien comptent se partager plusieurs gâteaux avec les biens qui sont à l'étranger, si on le leur permet. Voilà une manière dispendieuse de fournir des fonds aux voies ferrées.

Que projettent ceux qui sont d'avis que les chemins de fer devraient être des entreprises nationales? Que le capital nécessaire à l'établissement d'une voie ferrée provienne d'obligations garanties par une hypothèque. C'est là la caractéristique essentielle de la nationalisation. Il n'y a pas d'agiotage ni de petits cadeaux, mais une émission d'obligations, disons, à 4 p. 100.

Dès que le marché se rétablira et que les affaires reprendront, nous pourrons obtenir au pays tous les fonds dont nous avons besoin pour notre réseau national, sur le pied de 4 p. 100, au moyen d'une émission d'obligations. Quelle est la différence entre des obligations à 4 p. 100 dont le

prix a été intégralement payé, et les actions de quelques chemins de fer, sur lesquelles un très minime versement a été fait, lorsque les détenteurs, non contents de leur versement, espèrent se partager très souvent des gâteaux et nourrissent l'ambition — ambition légitime — de retirer beaucoup plus que 10 p. 100 sur leurs placements? Naturellement, en plusieurs cas, les chemins de fer n'en sont pas encore rendus là.

Du point de vue du meilleur service et de la bonne manière d'obtenir des fonds pour une entreprise de chemin de fer, la nationalisation l'emporte de beaucoup sur tout autre système.

Il y a en faveur de la nationalisation un autre argument que nous n'entendons pas souvent, mais que nous apprécions et que tout le monde apprécie relativecent aux transports. C'est que le transport ne se fait pas uniquement par la voie ferrée, mais qu'il se fait par les voies navigables, mers, fleuves, lacs et canaux.

De tout temps, les exploitants du transport en chemin de fer ont été les ennemis du transport par eau. La nationalisation coordonne les deux modes de transport, l'emploi de chacun d'eux étant réglé par les exigences du moment; d'où de grandes économies. Ce sont précisément les chemins de fer qui sont les pires ennemis du bon marché du transport par voie ferrée, lorsque les voies navigables sont là pour provoquer l'abaissement des tarifs. C'est une question dont on se préoccupe beaucoup aux Etats-Unis à l'heure actuelle. Cette opposition n'est pas des plus légitimes. Maintenant que nous les avons créées et autorisées à établir des voies ferrées dans tous les coins du pays, ces compagnies vont pour ainsi dire jusqu'à décréter l'abolition du transport par eau. Elles mettent les compagnies de navigation hors d'état de leur faire concurrence —c'est ce qu'elles ont fait aux Etats-Unis —elles se liguent avec les compagnies de paquebots afin de maintenir la cherté du transport en chemin de fer. De cette façon, le peuple n'obtient pas ce à quoi il a droit, à savoir un service satisfaisant et peu coûteux.

Ce que la nationalisation a encore de remarquable, c'est de faire quand bon nous semble l'emploi que l'on veut de ce qui est à nous; les chemins de fer nous appartenant, nous pouvons faire tous les changements qu'il nous plaît. Comme les compagnies privées visent surtout à encaisser des profits, leur premier soin est de conclure des marchés et d'acquérir des privilèges. Nous les autorisons à effectuer un service, et cependant elles ont l'audace de nous interdire de nous occuper de l'industrie que nous leur avons permis d'exploiter. A l'heure actuelle, les compagnies de chemins de fer vont jusqu'à méconnaître au peuple le droit de s'occuper lui-même du service du transport, et c'est la compagnie du Pacifique-Canadien, elle qui a si bien réussi dans l'industrie du transport, qui s'acharne le plus à lui contester ce droit. Par la voie des journaux et autrement, cette compagnie a fait savoir que la Chambre doit rester étrangère au transport; cependant, c'est le peuple, représenté par cette même Chambre, qui a créé la compagnie du Pacifique-Canadien; ce qui revient à dire que la créature ordonne à son créateur de s'abstenir d'une chose qu'il désire accomplir, de ne point tenter l'exploitation du transport. Quant nous avons créé la compagnie du Pacifique-Canadien et les autres compagnies de chemins de fer, ce n'était pas pour qu'elles vinssent nous défendre de participer au transport le jour où le peuple jugerait l'intervention de l'Etat utile et de nature à rendre le service plus satisfaisant.

Pour ces divers motifs, il saute donc aux yeux que la nationalisation offre de grands avantages; elle permet de raffermir la situation financière des chemins de fer et de doter ceux-ci d'une meilleure administration; elle permet aussi de compléter n'importe quel réseau par un autre, sans compter la liberté qu'elle assure en tout temps en matière de chemin de fer.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell) disait hier que la nationalisation a invariablement abouti à l'insuccès. L'exploitation des voies ferrées par les compagnies privées a-t-elle jamais été couronnée de succès? Le Grand-Tronc a-t-il réussi? L'entreprise du Nord-Canadien a-t-elle été bien heureuse? Les centaines de compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ont-elles réussi? La plupart d'entre elles ont fait faillite et, comme je le disais il y a quelque temps, les chemins de fer américains se sont reconnus incapables de poursuivre leur exploitation. La nation américaine s'est saignée de plusieurs milliards durant la période de guerre afin d'empêcher l'effondrement de ces chemins de fer qui ne remplissaient pas leurs obligations, mais ceux-ci n'en sont pas moins incapables de poursuivre leur exploitation. A quoi bon affirmer que la nationalisation ne vaut rien quand on sait

[M. Maclean (York-Sud).]

que l'exploitation des voies ferrées par des compagnies privées, telle qu'elle s'est pratiquée aux Etats-Unis, a abouti à l'échec le plus absolu?

M. CANNON: Que dites-vous du Pacifique-Canadien?

M. MACLEAN (York-Sud): Le pays l'a subventionné, il lui a octroyé des millions en espèces et des millions d'acres de terre; de plus, cette compagnie assujétit la population à des tarifs excessifs. Que le Pacifique-Canadien fasse de l'argent à la faveur de pareils tarifs, soit; mais la question est de savoir si l'Etat ne serait pas capable de fournir un meilleur service à moins de frais tout en traitant le personnel de ce chemin de fer aussi bien que le Pacifique-Canadien le traite lui-même. Veut-on que le service et que l'état des finances du chemin de fer soient plus satisfaisants? Si le Pacifique-Canadien est là pour prouver que l'exploitation d'une compagnie privée peut être couronnée de succès, plus cette compagnie réussira, plus il deviendra probable qu'elle devra finir par commander en notre pays. A quoi le remarquable succès du Pacifique-Canadien conduira-t-il? Qui est-ce qui connaît aujourd'hui la richesse de cette compagnie, qui peut dire combien de millions elle a en caisse qui, en réalité, appartiennent au peuple canadien et qu'elle devrait depuis longtemps lui avoir restitués sous forme de tarifs réduits?

Voilà la question, et il ne s'agit pas de savoir quel succès monétaire le Pacifique-Canadien avait eu. Cependant, mon honorable ami veut nous convaincre de l'immense succès avec lequel le Pacifique-Canadien a grossi son trésor de réserves considérables. Comme je l'ai fait observer, il y a un instant, où s'arrêtera cette compagnie? Mes collègues, qui font tant d'éloges du Pacifique-Canadien et qui ne cessent d'en parler, savent-ils qu'il y a quelque chose de particulier au sujet de ce chemin de fer, je veux dire la création d'un trust de votants qui ne fera que prendre de l'importance si on le laisse faire?

Combien, parmi les députés, savent que le Pacifique-Canadien, que l'on cite comme le plus bel exemple d'exploitation privée, a un trust de votation; que deux membres seulement du conseil se retirent chaque année, et que le rapport annuel se termine par les mots suivants: "MM. Untel et Untel — deux des membres — se retirent du conseil cette année et sont sujets à la réélection"? Même aujourd'hui, les actionnaires du Pacifique-Canadien n'ont pas leur liberté d'action et ils ne peuvent rien contre le nouvel état de choses. Que la Chambre et le pays me permettent de leur dire que ce trust de votants du Pacifique-Canadien est notre plus grand danger au Canada, parce que les intérêts actuels du peuple...

M. MARTELL: Pourquoi les actionnaires n'élisent-ils pas leurs propres directeurs? Je ne crois pas qu'il n'y ait rien dans leur charte qui les en empêche.

M. MACLEAN (York-Sud): On ne peut élire que deux directeurs par année. Le Pacifique-Canadien a créé ce trust de votants permanent, ce qui montre que le Pacifique-Canadien devient de plus en plus puissant. Il est notoire, aujourd'hui, au sujet de l'administration des chemins de fer, que, bien que le public se serve des voies ferrées et que les actionnaires en soient les propriétaires, ce sont ces petites coalitions intérieures qui ont de plus en plus la haute main sur les actionnaires et sur leur propriété, les actionnaires ne jouissent pas de la liberté qu'ils avaient anciennement. Les chemins de fer sont tombés peu à peu entre les mains de petites cliques qui les ont sous leur empire et se maintiennent au pouvoir grâce à ces trusts de votants.

Telle est la situation du Pacifique-Canadien. Dans le passé, tout un nouveau conseil de directeurs pouvait être élu à l'assemblée annuelle.

M. CANNON: Quelle juridiction les citoyens du pays ont-ils sur l'élection des directeurs des chemins de fer nationaux?

M. MACLEAN (York-Sud): Nous avons, je l'espère, un gouvernement responsable en mesure de s'acquitter de cette tâche. Mon honorable ami ne semble pas avoir foi dans le gouvernement responsable. Les actionnaires du Pacifique-Canadien ont droit de passer leurs directeurs au crible chaque année, alors qu'au lieu de cela il n'y a que deux directeurs qui disparaissent tous les ans, afin que la coalition continue d'exister. La plus riche société, en dehors du domaine des chemins de fer, est une compagnie minière qui est passé sous l'empire perpétuel de ceux qui en ont déjà la haute main, parce que, grâce à ce trust des votants, ils peuvent transmettre cet empire à leurs descendants à perpétuité. Cette coalition est une menace tant pour les affaires que pour la politique.

M. MARTELL: Mon très honorable ami veut-il me permettre une question?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne suis pas votre "très honorable" ami.

M. MARTELL: Eh bien! mon honorable ami, alors. Les actionnaires de la compa-

gnie minière dont parle l'honorable député, ont-ils la juridiction de la majorité, comme dans le cas des autres compagnies?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne discuterai pas cette question en détail, mais je sais que le système de cette compagnie a donné des résultats très satisfaisants. Il a été décidé que l'administration de la compagnie serait substituée, comme pour la propriété, et, relativement au Pacifique-Canadien, une administration substitue, qui a été créée par le peuple, existe à Montréal.

Je vais maintenant vous dire ce que je connais de la nationalisation. Le représentant de Saint-Antoine (M. Mitchell) a rappelé, hier, certaines choses qui se sont produites dans ma province. Laissez-mois apprendre au comité ce que l'on a fait dans l'Ontario au sujet de la nationalisation.

M. CANNON: De la compagnie hydro-électrique?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui, et si la province de Québec avait un Adam Beck elle aurait un brillant avenir devant elle. Si mes honorables amis visitaient la ville de Toronto, ils y veraient un très excellent réseau de tramways; ce réseau appartient à la ville. Il vaut celui de Montréal, et il appartient à la population de Toronto, tandis que celui de Montréal n'appartient pas à la population montréalaise. Toronto se propose de réduire les prix des places dès qu'il le pourra. Les billets de tramway, actuellement, sont de six cents.

M. MARTELL: Le service est-il bon?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui, et on l'améliore autant que possible. Je pourrais dire que les nouvelles voitures seront construites à Québec. Je ne crains pas la contradiction lorsque je dis que le meilleur réseau de tramway en Amérique est celui de Toronto. Les prix y sont raisonnablement bas, étant donné les effets de la guerre, et ils pourront être réduits encore, et ils le seront, dès que l'on pourra le faire. Je demande très sérieusement à mes honorables amis d'aller se rendre compte par eux-mêmes du succès de l'exploitation par la municipalité. L'énergie électrique se distribue à meilleur marché à Toronto que dans aucune autre ville de même dimension, et les faits prouvent amplement mon assertion. Les municipalités ontariennes sont à organiser le réseau électrique le plus grand au monde. L'énergie en viendra de Niagara, et le réseau entier appartiendra au public. Le projet a pour objectif la distribution de l'énergie dans toutes les maisons du sud de l'Ontario. Cette installation est plus importante que celles qui se trouvent sur la rivière Tennessee, et l'on compte en obtenir d'ici deux ans, dans l'Ontario, au moins ½ million — et 1 million même, je crois — de force de chevaux par année. A $10 par c.v., cela représente un revenu d'au moins 5 millions de dollars par année; et si, ainsi que je le crois, l'énergie atteint le plus haut chiffre, le rendement en pourrait être de 10 millions. Plusieurs des villes de l'Ontario possèdent leurs propres réseaux électriques, et elles ne voudraient pas s'en défaire pour aucune considération. A Windsor, sur le côté ontarien de la rivière Détroit, il y a un excellent réseau public, et le service y est très bon. Que mes honorables amis qui s'opposent à la nationalisation me permettent de leur dire que la ville de Détroit a pris possession du réseau électrique, suivant en cela l'exemple de Toronto et d'autres villes canadiennes; on a adopté ce même système dans l'Ouest canadien, et il y a donné satisfaction. Nous organisons ici un grand réseau public, malgré un certain degré d'opposition; aux Etats-Unis, le président et ses adeptes projettent l'exploitation par l'Etat de l'énergie électrique dans l'intérêt des chemins de fer où la chose sera possible en vue d'arriver à la réduction des taux de transport.

M. CANNON: Si la nationalisation est chose si bonne, comment donc mon honorable ami explique-t-il le fait que le gouvernement méricain a remis ces chemins de fer aux compagnies particulières?

M. MACLEAN (York-Sud): C'est que les chemins de fer américains ne pouvaient pas servir la nation, en temps de guerre. Ils étaient presque ruinés. Ils avaient été tellement exploités par les intérêts privés, les directeurs et l'exécutif étant intéressés en même temps dans d'autres compagnies, que le trésor des chemins de fer était presque épuisé. Ils étaient presque ruinés, dis-je — et j'emploie ce mot à dessein — et ils ne pouvaient rendre les services dont la nation avait besoin, aussi le gouvernement dut-il en prendre possession et les administrer lui-même. Ils les ont remis...

Un DEPUTE: Pourquoi?

M. MACLEAN (York-Sud): Les choses étaient en si mauvais état qu'il fallait régler la situation, et dans l'intervalle on les a remis aux compagnies particulières. Mais il faudra tôt ou tard que le gouvernement en reprenne possession. Il a dépensé des millions de dollars sur ces réseaux, et

ils en reprendront possession tout comme nous avons pris possession des nôtres.

M. MITCHELL: Que dites-vous de la Grande-Bretagne?

M. MACLEAN (York-Sud): La nationalisation n'y a pas réussi, non plus, pendant la guerre. Il y avait vingt réseaux dans ce pays, et l'on ne pouvait faire autrement que de les nationaliser. Or, il y a nationalisation partout, dans le monde, à l'heure actuelle, et mes honorables amis ne s'en aperçoivent pas.

L'hon. M. MARCIL: A propos de la France, n'a-t-elle pas remis les voies ferrées à leurs vrais propriétaires?

M. CANNON: Et la Bulgarie.

M. MACLEAN (York-Sud): Nos amis ne sont pas sérieux; ils ignorent les faits. La nationalisation a justifié sa raison d'être, en Europe, en Australie et au Canada, et l'on se rend compte aujourd'hui, aux Etats-Unis, du mérite de ce système. Ceux-là ne l'admettent pas qui refusent de le constater. Les aveugles sont trop nombreux dans cette Chambre. Un aveugle passe encore, mais un parti aveugle est chose déplorable.

M. LAVIGUEUR: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Pourquoi ne vient-il pas à Québec pour constater ce que la nationalisation y a accompli?

M. MACLEAN (York-Sud): Mais qui doit-on blâmer de cet état de choses, sinon les citoyens de Québec? Voilà précisément ce que je favorise. Quand l'administration est défectueuse, si le chemin de fer appartient au peuple, on peut y remédier, mais s'il appartient à un particulier, on ne peut appliquer le remède voulu.

L'hon. M. MARCIL: Si nous voulons que le succès couronne l'exploitation de ces chemins de fer, la population doit avoir son mot à dire dans la question. Si les citoyens de Québec, par exemple, ne peuvent se prononcer dans l'affaire, comment peut-on assurer le succès de l'exploitation de ces voies ferrées?

M. MACLEAN (York-Sud): Il y a le gouvernement fédéral qui compte plus de ministres de la province de Québec qu'aucune autre province ne lui a fourni de membres. Le peuple doit prendre en mains ses propres intérêts, mais on ne doit pas le priver du droit de se protéger lui-même, en remettant ces conclusions à des compagnies particulières.

L'hon. D. D. McKENZIE: L'honorable député veut-il laisser entendre que le Gouvernement devrait intervenir dans l'administration du réseau national de chemins de fer?

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre des Chemins de fer dit que le Gouvernement se propose de nommer un bureau de directeurs pour administrer notre réseau national de voies ferrées. Je suis convaincu, je puis le dire, qu'il nommera un bureau efficace.

L'hon. M. McKENZIE: Ce n'est pas là ma question. L'honorable député laisse-t-il entendre que le Gouvernement devrait intervenir dans l'administration des chemins de fer de l'Etat?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui, mais seulement dans la mesure que le ministre a mentionnée—que le Gouvernement constitue le meilleur bureau possible pour administrer le réseau. Il incombe au ministre de voir à ce que cela se fasse.

L'hon. M. MARCIL: De qui relèvera ce bureau?

M. MACLEAN (York-Sud): Ainsi qu'il en est de toute notre administration publique, de chaque électeur. Mais entre celui-ci et le réseau il y a le Gouvernement, et entre ce dernier et le réseau, il y a le bureau des directeurs. Mes honorables amis de la droite prennent plaisir à prêcher la doctrine de: "Ayez confiance dans le peuple." Disent-ils qu'on ne peut avoir confiance dans le peuple pour voir à ce qu'il y ait un bureau de directeurs?

M. CANNON: Mon honorable ami se ferait-il l'adepte de la nationalisation des chemins de fer, si l'on en transportait le bureau-chef à Montréal?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne sais pas. Mon honorable ami aurait-il lui-même confiance dans Montréal? J'ai assisté, ce matin, à une réunion du comité des chemins de fer, et j'ai compris qu'on avait quelque doute à propos de la confiance qu'on peut avoir dans Montréal, à cet égard. Ce sont là de petites questions indiscrètes, mais qui n'ont aucun effet sur l'argumentation.

M. CALDWELL: Mon honorable ami favoriserait-il la création d'un bureau de direction dont les membres sont déjà directeurs de compagnies qui fabriquent des wagons de chemin de fer, des locomotives, des rails d'acier ou qui exploitent des houillères, et le reste?

M. MACLEAN (York-Sud): Non, je n'en ferais rien. De la droite on nous a laissé entendre quelque chose dans ce sens. Des

amis du Gouvernement ont aussi exprimé un avis identique. Ce n'est pas moi qui suis chargé de faire observer cette loi, mais si j'avais quelque chose à y voir, j'accomplirais ma part de travail en vue de la nomination d'un bureau efficace. J'ajoute que le Canada compte des hommes qui ont les aptitudes requises pour mener à bonne fin, et d'une manière efficace, le travail d'un bureau semblable. Nous valons bien les habitants d'aucun autre pays; nous avons un grand nombre de citoyens qui ont l'habitude des problèmes relatifs aux chemins de fer et qui pourraient rendre de réels services comme membres de ce bureau. Qu'arriverait-il si nous renoncions à ces chemins de fer, ainsi que le Pacifique-Canadien conseille de faire? On demanderait avant longtemps au Parlement de voter une somme énorme pour les remettre sur pied. Nous ne le ferons pas. Ces chemins de fer sont à nous; supportons les déficits jusqu'à ce qu'ils soient redevenus dans une situation normale. N'allons pas les confier à d'autres, et surtout au Pacifique-Canadien. Gardons-les et sachons les faire administrer par des gens capables.

La navigation fluviale centribue beaucoup dans tous les pays du monde à atténuer les difficultés de transport. L'Europe n'a pas de très bons chemins de fer, mais un grand système de cours d'eau. Il n'y a pas une seule ville en Europe qui ne soit pas reliée à la mer ou à une rivière; la concurrence est vive et le service est bon. Là-bas, on a fait plus de cas du transport par eau que de toute autre chose; ici, c'est presque le contraire. En plus du cours d'eau, nous avons la route. La route fait aujourd'hui une rude concurrence à la voie ferrée. Nous aurons peut-être avant longtemps un système de transport aérien; mais, actuellement, les concurrents du chemin de fer sont les cours d'eau et les routes. Or, il n'y a pas de doute qu'il faudra coordonner les trois systèmes de transport. Les chemins de fer ne le veulent pas; ils refusent de se servir des cours d'eau. Mais le grand mérite de ces différents moyens de transport, c'est la concurrence qu'ils créent dans les prix et dans le service. L'avantage du camion automobile, c'est qu'il transporte les marchandises de porte en porte, de l'usine au détaillant et au consommateur, de la mine jusqu'à l'endroit où l'on a besoin du produit. Par conséquent, dans nos efforts pour régler le problème du transport, nous devons tenir compte de nos cours d'eau et de nos routes; il faut étudier tous les modes de transport, les faire accorder et les coordonner. Rappelons-nous que non seulement nous devons administrer ces chemins de fer, mais que nous devons aussi veiller à ce qu'ils donnent un bon service.

J'arrive maintenant à la question de la force motrice pour les chemins de fer. Nous avons dans notre pays un réseau considérable qui est devenu la propriété de l'Etat; ces chemins de fer ont besoin de force motrice. Le même problème confronte les chemins de fer américains et le président des Etats-Unis a du venir à leur secours. Il a préconisé l'exploitation des forces hydrauliques sur une grande échelle et les Américains sont en train de se lancer dans une dépense de plusieurs milliards pour résoudre ce problème de la force motrice. Les chemins de fer, là-bas, possèdent ou contrôlent beaucoup de mines qui leur fournissent le charbon dont ils ont besoin. Donc la difficulté existe là-bas comme ici et la seule façon d'y remédier c'est par l'exploitation publique des pouvoirs hydrauliques. Le Canada en possède assez dans ses rivières de l'Ouest d'Ontario et de Québec, pour fournir la force motrice à tous nos chemins de fer. Cette exploitation de la force hydraulique peut se faire bien mieux et beaucoup plus économiquement par l'Etat. L'emploi de l'électricité comme force motrice est aujourd'hui le seul moyen de régler la crise du transport en Amérique, et tous les directeurs de chemins de fer aux Etats-Unis insistent sur l'électrification de leurs lignes, ce qui entraîne des frais énormes. Je ne sais où ils vont se procurer les fonds; mais l'Etat seul peut leur fournir cette énergie à bon marché; il ne l'auront jamais à aussi bon compte des sociétés particulières. Nous savons que les sociétés minières exigent des prix fabuleux des chemins de fer américains et elles en feraient autant ici si elles le pouvaient.

Donc, à l'instar des Etats-Unis, il va nous falloir électrifier nos chemins de fer. Le président Harding a accepté cette responsabilité et a lié son gouvernement au principe de l'exploitation des forces hydrauliques par l'Etat, pour fournir la force motrice au chemins de fer américains. Au Canada, les chemins de fer nous appartiennent; nous voulons les garder et les faire bien fonctionner; aussi nous devons entreprendre de les électrifier. Il faut trouver la force hydraulique et, par là, nous donnerons à nos gens un meilleur service de transport qu'ils ont jamais eu dans le passé.

M. CANNON: N'est-il pas vrai que les experts en matière de chemins de fer s'ac-

cordent à dire que la manœuvre des trains, etc., aux stations ne peut se faire par l'électricité.

M. MACLEAN (York-Sud): Cela a peu d'importance. Combien d'énergie a-t-on besoin dans les parcs? On a déjà surmonté la difficulté dans certains cas. Il n'existe pas de solution à notre problème des chemins de fer en dehors de l'électrification. De petites difficultés peuvent exister, mais il n'y a pas de doute qu'on peut employer l'électricité pour transporter notre récolte des provinces de l'Ouest. Il n'y a qu'un moyen de faire marcher les trains et c'est par l'énergie électrique. Notre pays possède cette énergie et, comme le peuple va s'occuper du problème des transport à partir de maintenant...

M. CANNON: Si on ne peut se servir de l'électricité aux terminus, quelle sera son utilité pour les chemins de fer?

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai vu beaucoup de terminus où l'électricité était avantageusement employée. Il n'y a pas de doute que c'est un problème, mais notre pays possède, je crois, les mécaniciens qui peuvent résoudre tous ces problèmes. Mon honorable ami veut voir partout des ennemis cachés. Il les cherche et pourquoi? Pour faire obstacle au peuple, maintenant que celui-ci possède les voies ferrées après leur faillite comme entreprises privées. Nous allons essayer l'électrification, et c'est au Gouvernement actuel à agir. J'en arrive au dernier point que je veux faire ressortir. Qu'est-ce que le Gouvernement entend faire touchant cet important problème? Il a annoncé à la Chambre qu'il en prend la responsabilité et va essayer loyalement l'exploitation par l'Etat. Il va nommer un bureau de direction composé d'hommes compétents. Il existe, je crois, des hommes compétents disponibles et le plus tôt on les choisira, le mieux cela vaudra pour nos chemins de fer. On a trop attendu, et le Gouvernement devrait choisir ces experts aussitôt que possible afin qu'ils puissent se mettre immédiatement à l'étude des grands problèmes intéressant le pays et décrits hier par l'honorable député de Marquette (M. Crerar). On doit créer cette consolidaton qui permettra de réaliser des économies et ceux qui doivent la créer sont les directeurs à qui sera confié l'administration du réseau. Qu'on les mette au travail afin qu'ils étudient la situation et réalisent des économies. Je connais une foule de lignes sur lesquelles on pourrait réaliser des économies. Je suis bien renseigné sur les deux grandes voies de l'Ontario, le Canadien National et le Grand-Tronc, et je sais où l'on pourrait y réaliser des économies considérables. Nous devrons nous fier à des experts compétents placés sous la direction d'un bureau administratif responsable et je suis certain qu'ils verront où réaliser des économies dès qu'ils se mettront à l'œuvre. On fait circuler une foule de trains qui pourraient être supprimés et on pourrait donner un service plus parfait à un tarif moins élevé. Nous gaspillons beaucoup en doublant inutilement certaines voies ferrées. Combien de temps allons-nous endurer cela? Nos chemins de fer constituent une grande richesse. Je sais pourquoi on s'oppose tant à la nationalisation. C'est parce que le peuple du Canada a entre les mains deux grands réseaux, et la plus grande richesse du Canada est aujourd'hui le Grand-Tronc-Pacifique qui a passé aux mains du peuple. Il commande tous les points stratégiques du Canada. Aujourd'hui, le Grand-Tronc est plus puissant à Montréal que le Pacifique-Canadien. Il est aussi puissant à Ottawa et à Toronto, parce qu'il possède tous les endroits avantageux sur les rivières Détroit et Niagara. Il en est de même du Canadien National et du Grand-Tronc-Pacifique. Par l'acquisition de ces voies ferrées nous avons pris possession des meilleurs endroits du continent et il s'agit de les relier par un réseau unifié. Quand cela sera accompli nous aurons un tarif moins élevé et un meilleur service, comme nous serons en mesure de traiter les employés mieux encore qu'ils ne l'ont été. C'est à vous de les unifier. Le peuple a maintenant entre les mains le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les mandats de messageries et le transport des courriers. Il est bon que ces services se trouvent réunis entre les mains du peuple.

Le Pacifique-Canadien dit que nous ne devrions pas nous mêler de cela. Aujourd'hui, la coalition la plus importante qui existe est formée de l'American Telegraph & Telephone Company. Elle a sous son contrôle tous les télégraphes et la plupart des lignes Bell du monde, ainsi que la plupart des câbles du monde. Le Pacifique-Canadien est lié à cette coalition et je dis qu'il est nécessaire à l'intérêt public, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis et dans tous les pays modernes, que les grands services publics associés aux transports, comme les télégraphes, les postes, les mandats et les messageries, soient entre les mains du public. Ces services ne devraient pas appartenir à des compagnies particulières, et je compte que le ministre des Chemins de fer réussira à convaincre le Gouvernement qu'il doit s'en charger.

La loi que le précédent ministère a obtenue du Parlement pour opérer la fusion des réseaux pourrait être exécutée immédiatement, et un bureau administratif constitué sans retard. Si le Gouvernement se décidait à prendre cette initiative, vous verriez qu'avant longtemps tous ces chemins de fer feraient non seulement leurs frais, mais arriveraient encore à diminuer les nombreux déficits qu'ils ont accumulés.

Je prédis sans hésitation que les chemins de fer nationaux vont se débarrasser de leurs déficits; et c'est justement parce que le régime de l'exploitation publique est à la veille de donner des résultats que l'opposition de ses adversaires se fait le plus fortement sentir. D'après l'expérience déjà acquise dans l'Ontario, le public y est de plus en plus favorable. Ce régime n'a pas trompé l'attente; on ne peut malheureusement en dire autant des entreprises particulières. Ce n'est pas le public qui est cause des déficits des chemins de fer; ils sont dus à des vices d'administration et à la construction de nombreuses lignes restées sans emploi. L'Etat a racheté ces lignes pour en faire lui-même l'exploitation. Un de ces jours il faudra qu'il fasse connaître la composition du bureau administratif et les mesures prises pour amener la fusion si nécessaire de toutes ces voies.

J'ai adressé quelques blâmes à la direction du Pacifique-Canadien cet après-midi, mais j'approuve cette compagnie, si cela pouvait faciliter un abaissement du tarif. Rien ne s'oppose à un accord entre les deux réseaux permettant aux voyageurs de passer de l'un à l'autre, quand c'est nécessaire, et favorisant le public de toute manière. Les chemins de fer sont à la veille de recevoir tout le trafic dont ils pourront se charger, et le public bénéficiera de la concurrence qu'ils se feront. Le meilleur moyen d'aider aux chemins de fer nationaux, c'est d'encourager le Pacifique à lui faire concurrence. Je ne crains pas les effets de la concurrence pour le succès du réseau de l'Etat. Il y a de la place au pays pour les deux réseaux et vous verrez que l'Ouest aura besoin d'augmenter le parcours de ses voies. Nous aurons plus d'immigrants quand il sera connu que le Canada possède les meilleures voies ferrées du continent. Gardons nos chemins de fer nationaux et organisons-les et servons-nous en pour le progrès du pays.

M. CANNON: Avant que notre collègue ait terminé nous dira-t-il si le régime de l'exploitation publique ne fait pas partie du système de gouvernement des soviets de Russie dénoncé par tous les gouvernements européens?

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai entendu prôner les doctrines soviétiques par quelques-uns en Canada, mais il n'est pas question de les établir ici. En tout cas, je n'ai rien de commun avec le gouvernement des soviets.

M. RINFRET: Je pourrais dire en commençant, comme plusieurs le font dans cette Assemblée, que la question des chemins de fer est la plus importante de toutes en ce moment. Cette observation est surtout vraie aujourd'hui, car tout le monde est d'accord pour reconnaître l'étendue et la complexité du problème posé par les chemins de fer. On en jugera, si l'on s'arrête à réfléchir que l'Etat s'est chargé de l'exploitation de plus de 20,000 milles de voies qui ont donné, en 1920, un déficit de 70 millions, en 1921, de 56 millions, auxquels il faut ajouter le déficit de 15 millions produit par le Grand-Tronc du Pacifique.

La difficulté du problème est augmenté par ce fait que le Gouvernement n'a plus à décider s'il doit ou non racheter tous ces réseaux, la chose étant déjà faite, mais comment il va s'arranger de cette situation. Les solutions possibles sont peu nombreuses, très peu nombreuses. Chaque député en cette Chambre a intérêt à faire connaître son point de vue. La question a joué un grand rôle dans les dernières élections, du moins dans la région d'où je viens. Je n'exagère pas en disant qu'elle a été la principale question débattue dans les réunions publiques, n'en déplaise à ceux de nos collègues de gauche qui ont prétendu que d'autres préoccupations agitaient les électeurs.

Pour ma part, je me suis prononcé à ce sujet d'une façon nette et sans ambiguïté, tant dans ma circonscription que dans les autres parties du pays ou j'ai adressé la parole, et je vais répéter ce soir les raisons de mon attitude dans cette question.

Qu'ai-je prétendu? J'ai dit que le parti libéral devait repousser toute responsabilité dans la situation créée aux chemins de fer canadiens; que le rachat des réseaux par le Gouvernement avait été une faute; que j'étais opposé au régime de l'exploitation publique; que ce régime avait fait banqueroute ailleurs; que le parti libéral, en arrivant au pouvoir, devait s'attacher à trouver le moyen d'abaisser le coût d'exploitation des chemins de fer pour les contribuables, et de saisir la première occasion de les rendre à l'exploitation privée, à des conditions raisonnables.

C'est là, monsieur l'Orateur, l'attitude que j'ai adoptée lors de la dernière élection, et que je maintiens aujourd'hui.

Il me paraît secondaire d'établir la responsabilité respective des partis par rapport à la situation actuelle des chemins de fer. Ceux-ci devraient admettre ces responsabilités en public comme en Parlement; mais je n'en crois pas moins que, devant un problème aussi vaste, lorsque nous recherchons la solution du problème que nous désirons tous, nous devrions laisser de côté la question des responsabilités politiques. Mais quant à la cause de cette situation, il ne peut y avoir deux manières de voir. Le rapport Drayton-Acworth rédigé en 1919, a souvent été invoqué pour démontrer que, tandis que de 1901 à 1911 la construction de chemins de fer a toujours été au prorata de l'accroissement de la population; de 1911 à 1919, ce prorata a dépassé toutes les bornes, excédant visiblement l'accroissement de population.

Voici les chiffres:

	Population	Parcours du chemin de fer	Proportion
1901	5,371,315	18,140	1 mille par 300 habitants
1911	7,206,643	25,400	1 mille par 284 habitants
1919	7,500,000	40,584	1 mille par 185 habitants

En d'autres termes, de 1901 à 1911, la population avait augmenté de 34 p. 100, et le parcours des chemins de fer de 40 p. 100; tandis que de 1911 à 1919, la population n'augmentait que d'environ 7 p. 100, et que l'augmentation du parcours des chemins de fer, dépassait 40 p. 100. La responsabilité proportionnelle des partis pourrait se calculer d'après les octrois, les subsides, les garanties et autres formes de subvention aux chemins de fer adoptées par le Gouvernement. Je n'aime pas à citer de chiffres, car ma courte expérience en Chambre m'a prouvé que lorsqu'on demande des chiffres relatifs aux dépenses des différents chemins de fer, ces chiffres s'accordent rarement. Il y a eu tellement d'octrois, de subventions et de garanties au bénéfice des chemins de fer, qu'il est difficile de faire concorder les chiffres et d'en arriver à une conclusion. Cependant, je citerai, comme exemple, les chiffres que j'ai obtenus cette année. Les subventions d'argent accordées au Nord-Canadien, de 1883 à 1907 se sont élevées à $6,226,000, tandis que de 1911 à 1917, les subventions d'argent se chiffrent à $21,056,000 environ. C'est le renseignement fourni par le Gouvernement, le 5 mai courant. Si vous voulez vous renseigner au sujet des garanties, des subventions, ou de toute aide quelconque, vous apprendrez que les différents gouvernements ont aidé les chemins de fer dans la même proportion—c'est-à-dire, qu'en 1911, alors que nous ne construisions qu'au prorata de l'accroissement de la population, les subventions ont été modérées, mais depuis 1911 jusqu'au moment de l'achat du chemin de fer, alors que la population n'augmentait pas en proportion de la construction, nous accordions des subventions, des garanties et bénéfices pour des montants beaucoup plus élevés. La responsabilité du parti libéral en cette affaire est indiquée clairement par l'attitude adoptée par ce parti lorsqu'il était dans l'opposition officielle, de 1911 à 1921. Lorsque le gouvernement Borden a commencé à gâcher l'entreprise du Transcontinental, le parti libéral a protesté. Lorsque ce même gouvernement, par l'action directe et persistante du leader actuel de l'opposition (M. Meighen) a acheté le Nord-Canadien, le parti libéral a protesté avec une nouvelle énergie. Il prétendait, et avec beaucoup de raison, que c'était une vilaine affaire. Non seulement le gouvernement attribuait-il une valeur fictive aux actions de la compagnie ruinée—en quoi il avait gravement tort—mais, en devenant propriétaire de cette voie, il évaluait au pair, toutes les obligations, dettes et billets à ordre de la compagnie, imposant ainsi au pays un fardeau colossal. Lorsque le leader actuel de l'opposition soumit à l'ancien parlement ses négociations pour l'achat du Grand-Tronc, à la fin de la session qui avait été convoquée pour discuter le traité de paix, cette fois encore, les libéraux ont protesté. Il n'y avait pas à douter à ce moment que nous nous opposions à la nationalisation, que nous y voyions un gâchis colossal, que nous croyions que le gouvernement Borden-Meighen avait imposé un fardeau au pays, et que nous préconisions la politique Laurier, celle des compagnies particulières sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Cependant, maintenant que nous sommes au pouvoir, nous trouvons une situation établie. C'est-à-dire, nous avons des chemins de fer que nous n'avons pas achetés, mais qui nous ont été imposés, et il s'agit, non pas de savoir qui est responsable de cette situation; mais, comment en tirer parti. C'est là une question beaucoup plus importante.

Je pourrais peut-être définir maintenant ce que la nationalisation signifie pour nous. Cela veut dire que le pays a dû débourser une somme formidable—plus d'un billion de dollars—en frais de premier établissement; cette somme représente pour ainsi dire la moitié de la dette publique du Ca-

nada. En se rapportant à la page 386 des débats pour la présente session, les honorables députés veront que la somme totale des obligations du chemin de fer Nord-Canadien s'élevait au chiffre énorme de $586,000,000, à l'époque où elles furent computées. Si vous ajoutez les obligations des chemins de fer de l'Etat, c'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental, l'Intercolonial, les autres chemins de fer de moindre importance, et enfin le Grand-Tronc, vous constaterez que la dépense à compte-capital sur les chemins de fer de l'Etat dépasse, ou du moins approche, un billion de dollars; or, je le répète, c'est là pour ainsi dire une bonne moitié du montant global que représente la dette publique du Canada. Que signifient donc pour nous les déficits annuels par lesquels se solde l'exploitation de nos chemins de fer? En 1920, le déficit a atteint le chiffre de 70 millions de dollars. Ajoutez les déficits passés à ceux que nous avons en perspective; calculez l'intérêt au taux de 7 pour 100 par année et vous vous rendrez compte qu'en 1925 la somme de ces déficits formera un grand total de 492 millions. Ou encore, si mes honorables collègues sont d'avis que 7 pour 100 constitue un taux d'intérêt trop élevé, diminuons-le à 5 pour 100; vous vous rendrez compte toutefois que l'ensemble des déficits dans l'administration de nos chemins de fer, y compris les intérêts annuels atteindra le chiffre global de 470 millions en 1925. Il est nécessaire d'ajouter l'intérêt, puisqu'au lieu de combler le déficit, nous l'ajoutons simplement à notre dette publique. A moins que les administrateurs de nos chemins de fer nationaux n'accomplissent un miracle, le déficit augmentera de jour en jour par suite de l'accroissement constant des frais obligatoires. L'exposé du ministre des chemins de fer, page 934 du compte rendu non revisé du hansard, fait voir qu'en 1921, les frais obligatoires imputable sur les chemins de fer nationaux et le Grand-Tronc respectivement ont subi une augmentation de $7,583,000 et de $5,220,000. C'est-à-dire qu'en 1921, les frais obligatoires seuls accusent une augmentation de $12,803,000.

Nous serons peut-être en mesure de nous rendre compte des résultats du régime de la nationalisation au pays en consultant les chiffres qui sont extraits des statistiques publiques. En 1918, le surplus d'exploitation du Nord-Canadien sur les dépenses courantes s'est élevé à la somme de $5,500,000. Cependant, le déficit a atteint le chiffre de $11,674,187, déduction faite de tous les frais obligatoires. Or, le gouvernement fit l'acquisition du réseau et deux ans plus tard, en 1920, le déficit s'élevait à la somme de $34,074,847. Cependant, le fléchissement des affaires ne fit pas sentir ses effets avant 1921. En 1920 toutefois, les recettes du Nord-Canadien s'élevaient à $21,036,000 de plus qu'en 1918 et à $13,133,221 de plus qu'en 1919. En d'autres termes, les recettes du réseau accusent une augmentation sensible tandis que le déficit, sous le régime de la nationalisation, est considérablement plus élevé que sous l'administration de l'ancienne compagnie. Le nombre des employés sur le Nord-Canadien accuse une augmentation absolument disproportionnée à l'augmentation du parcours de ce réseau de chemins de fer. En 1916, le Nord-Canadien exploitait 9,702 milles de voies ferrées et les employés étaient au nombre de 2,151 par 1,000 milles. En 1920, le chemin de fer comprenait 9,743 milles de voies ferrées en exploitation avec 3,433 employés par 1,000 milles.

M. LAFLAMME: L'honorable député peut-il nous faire part de son opinion sur un aspect du problème qui n'a pas encore été soulevé, à ma connaissance? Quel serait l'effet du système de la nationalisation des chemins de fer au point de vue du libre exercice du droit de suffrage, s'il est exact qu'en 1919, ou comptait au Canada un mille de chemins de fer en exploitation par 185 habitants?

M. RINFRET: Je n'aimerais pas, je le répète, à adopter une attitude de partisan sur cette question. J'ai l'idée toutefois que, même avec la meilleure volonté du monde, il est assez difficile de concevoir l'administration publique des chemins de fer sans les avantages politiques qui en découlent. Or, je conjecture que mon honorable ami est du même avis que moi à ce sujet, c'est-à-dire qu'en proposant la renonciation au monopole important de faveurs administratives que comporte la nationalisation des chemins de fer, nous prenons une attitude qui s'inspire de l'intérêt général du pays.

M. LAFLAMME: L'honorable député sait-il que, la statistique établit qu'en France, le gouvernement commande 12 pour 100 des électeurs, grâce au régime de la nationalisation?

M. RINFRET: Certainement. Et je sais également que le gouvernement français—je reviendrai sur ce sujet tout à l'heure—a renoncé complètement au régime de la nationalisation. Le gouvernement français n'a peut-être pas eu l'avantage

d'entendre quelques-uns des discours qui ont été prononcés ici. De plus, je ferai observer avant de passer à un autre suejet que, par malheur, les recettes des chemins de fer de l'Etat accusent une forte diminution cette année. Pour la semaine finissant le 30 avril dernier, les recettes se son élevées à $2,467,145, soit une diminution de $352,133 comparativement à la même période de l'année dernière. Autre fait bien plus grave, c'est que du premier janvier au 30 avril, c'est-à-dire pour les quatre premiers mois de l'exercice courant, les recettes se sont élevées à $33,579,677, soit une diminution de $7,647,545 comparativement à l'année dernière. Bref, si les recettes des chemins de fer de l'Etat continuent d'accuser la même diminution dans le cours de l'année, il est possible qu'elles représentent une moins-value d'au delà de 20 millions, à la fin du présent exercice. N'ayant pas lieu d'espérer que les dépenses soient réduites dans la même proportion, je crains que le déficit ne soit beaucoup plus fort l'année prochaine qu'il ne l'a été l'année dernière.

J'arrive à un autre point que l'on mentionne souvent dans les discussions de ce genre, je veux parler des résultats de la nationalisation dans les autres pays. Encore tout récemment, certains pays ont renoncé à ce régime. Voici une dépêche du 7 mars qui fut publiée dans le *Star*, de Montréal, et ensuite dans tous les autres journaux canadiens. Il y est dit que le gouvernement français a mis fin à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Je vais en faire lecture:

> Après avoir constitué un lourd fardeau pour la trésorerie de la France durant quatorze ans, le réseau des chemins de fer de l'Etat va être cédé à une corporation privée, le gouvernement français ayant reconnu qu'il n'a pas les aptitudes nécessaires à l'administration des chemins de fer. Une commission parlementaire est à parachever les plans relatifs à l'aliénation du réseau, qui passe pour être le plus désorganisé du pays. Lorsque la commission aura achevé son travail, la Chambre sera priée d'approuver ses conclusions, auxquelles il est entendu que le gouvernement souscrit de tout cœur.

Le 14 mars, nous avons appris que Terre-Neuve avait un chemin de fer d'Etat qui lui coûtait environ $1,500,000 par année et qu'elle était désireuse de s'en débarrasser. Nous venons d'apprendre, le 9 mai, que le déficit des chemins de fer d'Etat du Sud-Africain était si considérable que le gouvernement avait l'intention de se déposséder de ces chemins de fer. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours par lequel l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) s'est sincèrement efforcé de démontrer que le gouvernement américain avait pris possession des chemins de fer pendant la guerre, parce que les particuliers qui en étaient propriétaires n'avaient pas réussi à les bien administrer. Il a ajouté, avec je ne sais plus au juste quelle explication, qu'après y avoir perdu environ 500 millions de dollars par année, le gouvernement les avaient remis à leurs anciens propriétaires. Cette question provoquera peut-être d'autres observations, mais c'est la première fois qu'il m'arrive de citer l'expérience de la nationalisation des chemins de fer aux Etats-Unis, à l'appui du principe de la nationalisation.

M. MACLEAN (York-Sud): En disant que le gouvernement américain avait dû prendre possession des chemins de fer pendant la guerre, j'ai voulu démontrer l'insuccès de leur administration par des particuliers.

M. RINFRET: C'est justement ce que je ne puis comprendre. Puisque le gouvernement américain avait dû prendre possession des chemins de fer à cause de l'insuccès de leur administration par des particuliers, pourquoi les a-t-il ensuite remis à ces mêmes gens?

M. MACLEAN (York-Sud): Il a pris les chemins de fer tels qu'ils se trouvaient.

M. RINFRET: Je ferai remarquer au comité qu'aux Etats-Unis le régime des chemins de fer n'est pas le même qu'au Canada. De même qu'il existe de petites banques dans ce pays-là, il y existe de petites compagnies de chemins de fer. Le gouvernement a cru devoir réunir toutes ces petites lignes en un seul réseau pour les fins de la guerre, mais il s'est aperçu que si ce système pouvait être utile à ces fins-là, il était en même temps très coûteux. Je ne me rappelle pas combien d'années le gouvernement américain a conservé le contrôle des chemins de fer, mais il ne l'a conservé que peu d'années, et sitôt la guerre finie il s'est occupé de les remettre aux particuliers qui les possédaient auparavant, parce que les contribuables s'opposaient à payer les dépenses imposées par l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Voyons ce qui en est par rapport à l'Europe. J'ai ici un tableau qui fait voir quelle était, vers 1914, avant la guerre, la proportion des chemins de fer exploités par l'Etat ou par des particuliers dans les différents pays de l'univers. Je me contenterai d'en citer les chiffres sans toutefois prétendre qu'ils soient péremptoires. Les

chemins de fer exploités par des particuliers représentaient une proportion de 70.9 pour cent, et les chemins de fer exploités par l'Etat, une proportion de 29.1 pour cent. Sans entrer dans aucun détail, je dirai que l'énormité de la proportion des chemins de fer exploités par des particuliers provient de ce qu'aux Etats-Unis et au Canada, pour ainsi dire tous les chemins de fer étaient exploités par des particuliers. En Amérique la proportion des chemins de fer exploités par des particuliers était de 96.3 pour cent, et celle des chemins de fer exploités par l'Etat était de 3.7 pour cent. En Europe, en Asie et même en Afrique, les deux régimes représentaient une proportion à peu près égale.

L'hon. M. CRERAR: Je demanderai à l'honorable député, à titre de simple renseignement, à quelle source il a puisé ces citations.

M. RINFRET: Dans "The Case Against Nationalization", livre bien connu, qui fut publié vers cette année-là, et qui a pour auteur Edwin A. Pratt.

Je cite uniquement ces calculs à titre de renseignements; je ne prétends pas en tirer aucune conclusion.

Nous constatons qu'à ce moment-là la plupart des voies ferrées appartenaient à l'Etat, en Allemagne et en Hongrie, tandis qu'en France et en Angleterre, il n'y avait aucun chemin de fer national. Bien que presque tous les chemins de fer d'Italie fussent la propriété du public, en Espagne et au Portugal, les voies ferrées étaient des entreprises privées. C'est un fait qu'avant la guerre, sauf en Amérique, la balance était à peu près égale entre ces deux modes d'exploitation.

L'auteur explique le cas de l'Allemagne qu'on cite fort souvent comme un exemple de l'exploitation lucrative des chemins de fer nationaux. Je ne ferai que résumer son raisonnement, qui n'est pas à l'abri de la critique, bien qu'il me paraisse assez convaincant. Il fait observer que, pour ce qui est de l'Allemagne, les chemins de fer de l'Etat sont surtout des entreprises lucratives en Prusse, et que cela tient à plusieurs causes. D'abord, les frais de premier établissement des voies ferrées sont relativement peu élevés dans un pays très plat; il n'y a pas de grands déboursés à faire pour des tunnels, des viaducs, des terrassements ou des tranchées.

M. MITCHELL: On pourrait en dire autant de l'Ouest.

M. RINFRET: En effet; je traiterai tantôt cet aspect de la question. Cependant, je puis dire en passant que, dans mon humble opinion, le Nord-Canadien ne devrait pas sortir de l'Ouest. Il devient coûteux lorsqu'il traverse le district d'Algoma ou les montagnes Rocheuses.

Mais, revenons à l'Allemagne, je promets que je n'y retiendrai pas longtemps la députation. La deuxième raison que l'auteur donne pour expliquer l'exploitation profitable des voies ferrées en Allemagne, et principalement en Prusse, c'est qu'on y évite des dépenses qui ont lieu dans d'autres pays. Ainsi, les gares sont le plus souvent modestes en Allemagne, et lorsque les alentours sont embellis, les municipalités paient leur quote-part de la dépense. Au demeurant, les chemins de fer qui ont été achetés de compagnies privées, l'ont été à très bon compte par le gouvernement prussien. Une autre explication de l'exploitation économique des voies ferrées en Prusse, c'est qu'elles sont régies militairement, ce qui empêche le favoritisme et le jeu des influences politiques qui se font sentir ailleurs.

De plus, les chemins de fer de l'Etat ne paient pas les mêmes impôts que ceux des compagnies privées. Le gouvernement allemand est l'arbitre suprême en matière de tarifs applicables à la marchandise, et la loi interdit les grèves. Les salaires sont moins élevés qu'au Canada, par exemple. Ce sont là quelques-unes des raisons qui expliquent pourquoi, dans l'empire allemand, et surtout en Prusse, les chemins de fer peuvent être exploités plus avantageusement qu'ailleurs.

On fait aussi observer que ces entreprises calculent leurs excédents en ne tenant compte que de la dépense courante; c'est-à-dire que l'état se charge des frais d'établissement et que les rapports annuels ne mentionnent que l'excédent de la recette sur la dépense courante.

En Belgique aussi, les chemins de fer nationaux ont donné d'assez bons résultats. Mais il ne faut pas oublier que ce pays-là est exceptionnellement prospère et que chaque mille carré de son territoire renferme de nombreux habitants. A vrai dire, sa population est dense et ses citoyens sont industrieux. La Belgique étant un pays plat, l'exploitation des voies ferrées est nécessairement peu coûteux. Sans vouloir développer ce point, on s'apercevra, je crois, que la nationalisation a été le plus souvent désastreuse là où l'on en a fait l'essai, et que, dans les rares pays où le résultat a été différent, le succès qu'on a obtenu doit être attribué à un état de choses qui n'existe pas au Canada.

En ce pays, les adeptes de la nationalisation peuvent se répartir en deux catégories. La première embrasse ceux pour qui la nationalisation est un article de foi. Ce qui est arrivé à d'autres pays ne les a pas frappés et nos propres malheurs ne les touchent pas. La théorie leur paraît bonne, et ils espèrent que les faits et les chiffres leurs donneront raison un jour ou l'autre. Cette classe de croyants qui espèrent encore lorsque la prophétie s'est accomplie devient de jour en jour moins nombreuse, il me semble.

Cependant il y en a une autre, beaucoup plus nombreuse qui ont foi en la nationalisation à leur manière. Ceux qui en font partie ne pensent pas que l'entreprise publique puisse donner d'aussi bons résultats financiers que l'entreprise privée; ils savent qu'elle produira des déficits. Cependant, ils songent à la nécessité de conserver à leur propre région l'avantage particulier dont elle jouit. Autrement dit, ils soutiennent que les chemins de fer sont des services d'utilité publique, et non pas des entreprises commerciales, et que toute la communauté doit les régir afin d'assurer des taux modiques pour le transport des voyageurs et de la marchandise. Leur thèse repose peut-être sur des intérêts de clocher, mais ceux-ci ne prouvent certainement pas que la nationalisation soit une saine doctrine économique et un principe commercial pratique.

Ce qui complique le problème c'est que nous ne sommes pas libres aujourd'hui d'acquérir ou de ne pas acquérir les chemins de fer.

Les chemins de fer sont en notre possession; il ne s'agit plus que de savoir ce que nous devons en faire. Nulle autre solution ne s'offrant à ses yeux, le gouvernement actuel a proposé que l'on fasse un loyal essai de la nationalisation. A cet égard, je me sens très enclin à me ranger à l'avis que le représentant de Saint-Antoine (M. Mitchell) énonçait hier, avis qui me paraît marqué au coin de la prudence, de la modération et de la sincérité. Sans abdiquer mes convictions personnelles qui sont tout à fait contraires au principe de la nationalisation, je considère qu'il est du devoir des adversaires mêmes de ce principe d'unir leurs modestes efforts à ceux du Gouvernement et de s'employer de leur mieux à obtenir que l'essai que l'on fera de la nationalisation soit aussi loyal, aussi complet et convaincant que possible.

Qu'il me soit permis de faire observer que l'essai que tente un gouvernement prête toujours à la critique. Il se trouvera des incrédules qui vous diront que les chiffres fournis par le Gouvernement sont purement fantaisistes. Cette année même, on est allé jusqu'à prétendre que les résultats satisfaisants qui se constatent sont simple affaire de comptabilité, que le gain qu'accuse l'exploitation des chemins de fer de l'Etat n'existe que dans les livres. Viennent ensuite ceux de l'autre faction qui prétendent que l'essai ne sera pas loyal. Au cours du débat sur l'adresse, le chef de l'opposition (M. Meighen) se demandait comment on peut s'attendre à un loyal essai de la part d'un gouvernement qui compte parmi ses membres des adversaires de la nationalisation, des hommes qui feront de leur mieux pour la faire aboutir à l'avortement. Si je ne cite pas mot pour mot le langage du très honorable député, on verra, en se reportant à la page 34 du hansard, édition non revisée, qu'il s'exprimait alors à peu près comme suit: L'essai prouvera peu de chose aux yeux de la majorité des gens, car ils le jugeront inconvenable; je crains qu'il n'aboutisse à rien et qu'il nous laisse absolument dans la même position après avoir, selon le nombre d'années, imposé au pays la dépense de plusieurs centaines de millions de dollars.

Or, je le répète, nous n'avons pas à choisir; on nous a mis les chemins de fer sur les bras: il ne nous reste plus qu'à en tirer le meilleur parti possible.

Certains collègues diront peut-être que mon langage est déterminé par des préventions, que je suis d'une province où les gens nourrissent à l'égard de cette question des idées préconçues. Voici ce que je me crois autorisé à dire au nom de la population de Québec: cette province possède moins de voies ferrées que n'importe quelle autre, elle a prêté sa garantie dans une moindre mesure que les autres; en certains cas, elle s'est complètement abstenue de l'accorder, en quoi le gouvernement provincial me paraît avoir fait montre de sagesse. Cette province n'en est pas moins une des plus importantes, une de celles dont la population est la plus nombreuse; elle est tenue de combler une large part des déficits résultant de l'exploitation de voies ferrées dont elle ne jouit point et à l'égard desquelles elle n'a jamais garanti le remboursement d'un sou. Cela, je pourrais le démontrer plus clairement en citant des chiffres pour faire voir qu'à l'époque où l'Etat en fit l'acquisition, le réseau du Nord-Canadien n'avait qu'une très faible étendue dans la province de Québec. Cette circonstance et les autres faits que j'ai signalés sont tellement connus que je ne crois pas devoir retarder le comité à la

seule fin de les examiner. Qu'on ne s'imagine donc pas que les représentants de la province de Québec en cette Chambre ont des idées préconçues sur la question dont il s'agit ici. Je reconnais d'emblée que si nous ne profitons pas de tous les chemins de fer construits aux frais de l'Etat, nous avons la voie navigable du Saint-Laurent qui a été creusée grâce aux deniers publics et qui est utile à tout le Dominion et principalement, cela va de soi, à la partie du pays qu'elle traverse.

Je ne prétends pas que mon attitude dans cette affaire représente entièrement le sentiment de ma province; cependant, mon opinion, pas plus que celle d'une partie quelconque de la province de Québec, ne repose sur des préjudices ou sur la conviction que ma province a été moins favorisée que d'autres coins du Dominion sous le rapport des facilités de chemins de fer.

D'aucuns se demandent: qu'allons-nous faire des voies ferrées? A cet égard, j'approuve ce que disait hier le député de Marquette (M. Crerar)—que nous avons trop de lignes de chemins de fer au Canada. Celui qui se rend à la côte du Pacifique s'étonne que sur de très longues distances nous ayons des voies parallèles sillonnant des régions inhabitées du pays afin de relier l'Est à l'Ouest, et l'Ouest au littoral. Il en est ainsi du Nord-Canadien entre North-Bay et Winnipeg, qui ne fait que longer le Pacifique-Canadien. Cela est également vrai du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique depuis Edmonton jusqu'à la bifurcation de Mount-Robson—de fait, un seul de ces deux chemins de fer sert maintenant. Après un parcours de quelques heures vers le sud, le Nord-Canadien longe le Pacifique-Canadien depuis Kamloops jusqu'au littoral. Dans ce dernier cas, le Nord-Canadien, qui est plus récent que le Pacifique-Canadien, a dû adopter le tracé moins avantageux de la vallée de la rivière Thompson et du Fraser, vu qu'il venait en second lieu.

La construction de ce chemin de fer doit avoir coûté énormément cher, et, à cause de cela, il se trouve placé dans une situation des plus désavantageuse. A mon humble avis, la ligne transcontinentale, de Québec à Winnipeg, et le Grand-Tronc-Pacifique, d'Edmnoton à Prince-Rupert, donnent les plus belles promesses de trafic dans un avenir lointain, mais je me demande comment le Nord-Canadien pourra jamais être exploité dans les territoires que j'ai mentionnés à moins de pertes énormes, parce qu'il ne répond à aucun besoin; il n'est que la parallèle d'une ligne principale qui elle-même est exploitée à perte dans cette partie du pays.

Le cas des chemins de fer transcontinentaux peut être assimilé à celui des êtres humains qui, disons, ne prennent de nourriture que tous les deux jours. Les voies ferrées ont besoin d'être largement approvisionnées dans l'Est si elles ne veulent pas dépérir dans la région d'Algoma; elles doivent se suralimenter avant de traverser les Rocheuses. Selon moi, le Nord-Canadien, aurait dû rester simple ligne tributaire; il n'aurait dû jamais tenter de s'établir dans l'Est ou d'atteindre la côte.

Je crois également qu'une économie rigide et l'encouragement à l'immigration peuvent rapporter d'excellents résultats. Ces sujets, toutefois, ont déjà été traités, et je me contente de les mentionner. Si nous devons mettre ces chemins de fer à l'épreuve, que le Gouvernement fasse tout en son pouvoir pour en diminuer les déficits et profite de toutes les occasions pour libérer le pays de ce fardeau.

En terminant, j'avouerai que le Gouvernement n'a peut-être pas d'autre alternative que d'exploiter ces lignes du mieux qu'il peut. Les partisans de la nationalisation constateront probablement avec plaisir que ce sera là un essai du principe qu'ils favorisent. Cependant, comme cette politique ne m'inspire aucune confiance, je suis convaincu que la dette nationale en sera grevée de plusieurs millions de plus. Cela est peut-être inévitable, mais, monsieur le président, montrons bien clairement que, malgré tous nos efforts pour alléger le fardeau des contribuables, les représentants ministériels en déclinent toute responsabilité; que ces chemins de fer nous ont été imposés; que nous ne les avons acceptés qu'avec la plus grande répugnance; qu'ils sont à la disposition du premier acheteur qui donnera des garanties suffisantes de bonne foi et de sage administration; que le plus tôt nous pourrons les céder et revenir au système de l'exploitation particulière, le mieux ce sera, et pour l'exécutif et pour le pays.

M. EULER: Je n'ai que deux motifs pour prendre part à ce débat. L'un se rapporte à l'importance capitale du sujet, et l'autre à la tendance assez remarquable qu'a prise la discussion de ce côté-ci de la Chambre. Il serait assez facile, monsieur le président, de critiquer la politique des anciens ministères qui nous ont créé cette situation relativement aux chemins de fer nationaux. A mes yeux, ce débat est presque uniquement du temps perdu. Nous sommes en présence d'un certain état de

choses; les faits sont là, et je ne tiens pas à me lancer dans des récriminations politiques auxquelles se livrent parfois des députés.

Il n'y a que deux alternatives offertes au Parlement. L'une est d'assumer consciencieusement notre obligation d'exploiter ces chemins de fer dans l'intérêt du peuple; l'autre est, comme l'a proposé mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, de retourner à l'exploitation particulière des chemins de fer de l'Etat aussitôt que possible.

J'avouerai franchement que je préfère de beaucoup la première alternative. Je suis un adepte du principe de la nationalisation, et je crois que les chemins de fer du Canada qui sont maintenant sous notre juridiction peuvent réussir à condition que nous contribuions sincèrement et de tout cœur à leur succès.

Si nous remettons ces lignes entre les mains de compagnies particulières, je suis d'avis qu'elles finiront par être fusionnées avec le réseau du Pacifique-Canadien. Les Canadiens, je crois, regarderaient cela comme une calamité. Ils s'inquiéteraient de toute proposition tendant à donner à n'importe quelle compagnie, quelque capable fût-elle, le monopole des voies ferrées du pays.

Je n'ignore pas que le bruit court dans les couloirs de la Chambre et la presse du pays qu'il y aurait une autre combinaison que celle du Pacifique-Canadien rachetant les chemins de fer nationaux. Je veux dire qu'il se formerait une compagnie particulière qui aurait la propriété de nos lignes et les exploiterait de concert avec le Pacifique-Canadien. Ce projet ne me sourit guère.

Même dans les conditions les plus favorables, nous aurons probablement des déficits sérieux dans l'exploitation de notre réseau national, d'ici à quelques années, et, pour ma part, je doute que nous puissions trouver une compagnie dont les finances permettraient l'exploitation de ces chemins de fer, à travers les années difficiles, jusqu'au moment de la prospérité. Je crains que, même si ces chemins de fer passaient à d'autres compagnies que le Pacifique-Canadien, les résultats en seraient les mêmes, et qu'en fin de compte ces chemins de fer reviendraient au Pacifique-Canadien.

Je crois aussi que, si une compagnie particulière prenait la direction de tous nos chemins de fer, en Canada, nous n'aurions pas le service efficace que nous obtenons du Pacifique-Canadien; car, en supprimant la concurrence, vous supprimeriez un grand stimulant à l'efficacité du service public.

Mon honorable ami de Marquette a prononcé hier un très excellent discours sur la situation de nos chemins de fer. J'abonde presque entièrement dans son sens. Il a dit ce que j'aurais dit, et beaucoup mieux que je ne l'aurais dit moi-même. Il serait donc hors de propos de ma part, de revenir sur un sujet qu'il a si complètement épuisé. Et, pourtant, il serait regrettable qu'il n'y eût pas au moins un député de ce côté-ci de la Chambre, qui déclarât sa foi dans le principe de la nationalisation, et dans le succès de l'administration par l'Etat de nos chemins de fer nationaux, si nous l'entreprenons loyalement.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell) a prononcé hier un discours, dont la teneur générale était tout à fait en contradiction avec celle de l'honorable représentant de Marquette. Sur plusieurs points, j'étais cordialement de l'avis de mon honorable ami de Saint-Antoine. Je crois, certes, que nos chemins de fer devraient être administrés par les hommes les plus habiles, et tous, ici, en Chambre, sont de cet avis, et, cela va de soi, à moins que nous n'entreprenions délibérément la ruine des chemins de fer nationaux, intention que je ne voudrais attribuer à personne. Le président du conseil d'administration des chemins de fer qui sera nommé par le ministre des Chemins de fer, aussitôt que possible, je l'espère, est celui dont le choix sera le plus important. Il est impossible que nous trouvions cet homme en Canada. Il est même possible que ce soit quelqu'un qui ne s'est pas exclusivement occupé de chemins de fer.

Mais il nous faut un homme des plus compétents et d'habileté administrative reconnue. Il nous faut un homme d'intégrité irréprochable, un qui ait la confiance des masses tout autant que celle des députés. Il nous faut un homme qui ait lui-même foi en la nationalisation, qui ait comme une sorte de passion pour le service du public. Sa tâche sera grande, mais si ce doit être une grande tâche pour le président de la nouvelle commission de même qu'une immense responsabilité, je dis aussi que c'est une occasion extraordinaire pour quelque grand homme du pays de rendre au grand public canadien le plus grand service possible, à l'heure actuelle.

Mon honorable ami de Saint-Antoine nous a aussi parlé de la nécessité d'une comptabilité précise pour nos chemins de fer. Je ne sais s'il a des renseignements que je ne connais pas. Il est possible que la comptabilité des chemins de fer nationaux ne soit pas ce qu'elle devrait être. Il est possible que des choses qui n'existent

plus, en réalité, y figurent comme actif, dans les livres de comptes, tel que, par exemple, les fondations abandonnées dont a parlé hier mon honorable ami de Marquette. S'il en est ainsi, elles devraient certainement en être biffées, afin que le budget des chemins de fer nationaux n'indiquent que les faits réels. L'on a peut-être eu l'habitude, ainsi que l'on fait parfois, non seulement dans le cas des services d'utilité publique, mais dans le cas de compagnies particulières tout aussi bien, de mettre au compte du capital, ce qui devrait être mis au compte des profits et pertes. Si c'est ce que l'on a fait, il faudrait y voir, et corriger cette erreur.

L'honorable député de Marquette a dit hier, ainsi qu'il avait dit aussi l'an dernier, au cours du débat, qu'il faudrait faire une nouvelle évaluation des réseaux nationaux. Je suis de son avis. Il est bon en affaires que les livres indiquent exactement l'actif, et non pas ce qui est fictif ou surestimé. Je dirai cependant ceci: S'il a voulu dire hier que certains actifs devraient être biffés de livres, et que les frais annuels calculés d'après ces actifs et couverts par des obligations, ne devraient pas être mis au compte des chemins de fer, mais au fonds consolidé, je n'y trouve rien à dire. Mais il devrait être bien compris que cela ne suffirait pas pour alléger le fardeau de déficits qui pèse sur le peuple. Il pourrait avoir certain bon effet.

Le bureau d'administration se trouvera encouragé par le fait qu'on l'a débarrassé de quelques-uns des frais obligatoires onéreux actuels, bien qu'en réalité, ces frais sont simplement portés au compte du revenu consolidé ce qui ne soulage aucunement le contribuable canadien. J'ai dit que j'approuvais certaines assertions de l'honorable député de Saint-Antoine. Mais quand il se déclare opposé au principe de la nationalisation et qu'il exprime son manque de foi dans le succès ultérieur du réseau national de chemin de fer, je dois différer d'opinion avec lui. J'estime beaucoup l'honorable député de Saint-Antoine. Il arrive en cette Chambre, après avoir rempli une fonction des plus importantes dans la province de Québec, et avec la réputation d'homme énergique et laborieux et dont l'administration, dans le gouvernement provincial de Québec, a été couronnée de succès. C'est pourquoi je dis que son opinion mérite considération. Je ne lui conteste pas le droit d'exprimer l'opinion qu'il entretient, bien que, je le dirai franchement et sans aucune intention d'offenser qui que ce soit, je doute énormément—tenant compte de toutes les circonstances et du fait que nous avons maintenant ces chemins de fer et que nous avons déclaré que nous alons leur donner l'occasion de réussir —je doute beaucoup, je le répète, du jugement de ceux qui ne croient pas que nous puissions réussir à administrer et exploiter ces chemins de fer avec succès. L'expression de sentiments pareils n'est pas de nature à aider au succès de notre grande entreprise.

Maintenant que nous avons ces chemins de fer, je crois avec l'honorable député (M. Rinfret) qui vient de reprendre son siège, que c'est notre devoir—le devoir, au moins, de ceux d'entre nous qui croyons en la nationalisation—dans toutes les circonstances, autant qu'on les a révélées au cours de ce débat, d'affirmer notre foi dans le principe et dans les perspectives du succès. Je n'hésite pas à dire, monsieur l'Orateur, que j'ai écouté avec infiniment de regret les observations qu'on a faites contre la nationalisation et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Quand un soldat se rend au combat et qu'il commence par déclarer qu'il sait que la défaite l'attend, il est battu d'avance. Je n'ignore pas que beaucoup d'honorables députés, siégeant du côté ministériel ou avec l'opposition, ne s'accordent pas avec moi sur la question de la nationalisation. L'un de mes amis qui occupe généralement le siège qui se trouve à la droite du ministre consentirait à se départir de ces chemins de fer pour la somme d'un dollar, mais j'espère qu'il n'était pas sérieux, lorsqu'il parlait ainsi. Il est vrai que le Parlement précédent ne contenait pas plus d'une demi-douzaine de députés partisans convaincus de la nationalisation et de l'exploitation des chemins le fer par l'Etat. S'il y en avait d'autres ils ne l'ont jamais dit, dans cette enceinte. Et comme Canadien, je suis quelquefois humilié d'entendre quelques-uns de mes collègues déclarer et de lire dans les journaux du pays que les premiers ainsi que les seconds ne croient pas qu'il se trouve, au Canada, des hommes qui peuvent administrer nos chemins de fer aussi bien que peuvent le faire des compagnies formées de particuliers. Monsieur l'Orateur, je crois que notre pays compte des hommes qui possèdent les aptitudes et l'esprit public requis dans l'administration de grande entreprise dans l'intérêt du peuple canadien. En douter, c'est, à mon avis, se montrer indignes de représentants d'un peuple qui a démontré, dans le passé, qu'il peut s'élever à la hauteur de toutes les tâches, dans l'intérêt du Canada. Quand il s'agit de questions semblables à celle-ci,

[M. Euler.]

nous jugeons, ou nous devrions juger, d'après l'expérience, si l'on peut compter sur celle-ci. Je regrette beaucoup que l'expérience de l'honorable député de Saint-Antoine ait été aussi malheureuse, en fait de la nationalisation et de l'exploitation par l'Etat des entreprises d'utilité publique. Il nous disait, hier, que son expérience des affaires municipales, dans la province de Québec, ne lui avait montré un seul cas où la nationalisation d'une entreprise publique eût réussi. J'espère qu'il n'a pas eu l'occasion, ou qu'il n'a pas été forcé de résoudre beaucoup de cas, car je regretterais d'apprendre qu'on ne peut, dans la province de Québec, faire un succès de la nationalisation. Je ne me soucie pas de recourir aux comparaisons, mais je dirai que l'Ontario nous offre un état de choses encourageant, surtout dans l'ouest d'Ontario dont je connais quelque chose. Des douzaines de municipalités de cette province ont très bien réussi dans l'administration de leurs services d'utilité publique. Elles ont exploité leurs usines à gaz, celles de lumière électrique et leurs acqueducs et, dans maints cas, leurs chemins de fer électriques avec un succès complet et à la satisfaction des contribuables. Dans la ville de Kitchener,—où j'habite—dont la population est de 23,000 âmes, mais de 29,000 à 30,000 âmes, si on y ajoute celle de Waterloo, nous avons exploité tous les services d'utilité publique. Notre exploitation du tramway a bien réussi. Elle n'a jamais donné lieu à la moindre accusation. Jamais elle n'a fourni la moindre occasion de plainte à propos de l'emploi des ouvriers, de fournitures ou de préférence politique locale ou d'autre chose de cette nature. Nous avons eu des hommes d'affaires pénétrés du sentiment du devoir public pour administrer ces entreprises et quant à notre tramway, s'il m'est permis de mentionner ce seul cas, son exploitation a rapporté un bénéfice, chaque année.

Il a toujours fait face à ses échéances aussi bien en capital qu'en intérêts, et, à même ses recettes, il a pu tous les ans verser au trésor municipal une somme, plus ou moins grosse, qui servait à diminuer les impôts; et tout cela avec un tarif de cinq centins. Ayant débuté avec l'exploitation de services publics dans les municipalités, la province a agrandi son champ d'action. Nous avons, là-bas, ce qu'on appelle l'entreprise hydro-électrique. Je tiens à dire —et je suis bien renseigné—que cette entreprise hydro-électrique de la province d'Ontario, en dépit des nouvelles et de la propagande contraires, qui ont circulé dans certaines parties du Canada, a incontestablement réussi. Je ne fais pas allusion en ce moment à certains autres projets visant la construction de chemins de fer électriques; je ne parle que de la distribution de l'énergie hydro-électrique comme force motrice et pour l'éclairage dans les diverses municipalités de l'ouest de l'Ontario. Aujourd'hui, nous ne payons qu'une fraction de ce que nous payions autrefois aux sociétés particulières. Nous pouvons en reconnaître le succès en employant la même méthode que sir Wilfrid Laurier recommandait au peuple d'employer pour juger du succès de sa politique, lorsqu'il disait: "Nous n'avons pas besoin de vous dire que la prospérité règne dans le pays, votre portefeuille vous le dit." Voilà justement comment nous ressentons les avantages du service hydro-électrique dans l'ouest d'Ontario. J'admets que cela ne prouve pas d'une façon absolue que nous puissions faire la même chose dans le domaine national et réussir aussi bien dans l'exploitation des chemins de fer; mais, du moins, c'est un signe qui doit nous encourager à continuer. Et pourquoi en serait-il autrement?

Voyez le contraste entre le succès qu'a obtenu l'exploitation publique dans l'ouest de l'Ontario et l'exploitation particulière des chemins de fer du Canada ou d'autres pays. Je n'ai jamais entendu contester le fait que presque tous les chemins de fer particuliers américains ont, à un moment donné, fait faillite. Le Canadien-Nord a été ici un bel exemple de la faillite de l'exploitation particulière; on ne peut pas en citer un meilleur. L'Etat y a engouffré trois cents millions, ce qui ne l'a pas empêché de sombrer. On nous parle quelquefois du Pacifique-Canadien et de la façon dont il a réussi. C'est parfaitement exact et je n'ai aucune critique à faire à son sujet. C'est un chemin de fer qui est bien administré et qui rend des services à la nation; mais son succès ne provient pas entièrement de son service. Même aujourd'hui une portion assez considérable de ses dividendes provient des avantages et des concessions de terrains qui lui ont été accordés par l'Etat.

On a la manie aujourd'hui de décrier le système d'exploitation par l'Etat, si bien que je suis parfois porté à croire—et mes remarques ne visent aucun de mes collègues en particulier—que cette manie a été suscitée par la propagande que font les intérêts particuliers contre la nationalisation.

M. LAFLAMME: Quelle société?

M. EULER: Je ne pense pas que mes collègues aient de la difficulté à imaginer exactement ce à quoi je pense.

L'hon. M. BUREAU: Ne nous attribuez pas d'intentions.

M. EULER: Je ne prête aucune intention à qui que ce soit. Si ceux qui ont des intérêts dans des entreprises particulières font aujourd'hui tout ce qu'ils peuvent pour discréditer le système d'exploitation par l'Etat, je ne sache pas que je doive le leur reprocher, car, après tout, l'instinct de conservation est une chose très naturelle. Mais ce que je ne peux pas comprendre, c'est que le public en général persiste à ignorer l'échec indéniable de l'exploitation particulière. Personne ne s'attend à ce que notre service national de chemin de fer réussisse à moins de faire certains changements. Il faut le simplifier, supprimer tout ce qui fait inutilement double emploi et aussi les frais d'administration qui sont superflus. Cela va demander quelque temps, et, personnellement, je dirai qu'il faudra quatre ou cinq ans avant que nous puissions juger si l'entreprise doit réussir ou échouer. Ce serait, je suppose, une hérésie flagrante que de dire ici que l'échec du Grand-Tronc a été un bien pour un mal, parce que le réseau national n'aurait pas pu réussir sans l'inclusion de ce chemin de fer. Je ne pense pas qu'il eut été possible de réussir avec le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique réunis, à moins d'avoir eu dans l'Ontario une ligne qui eut pu avoir autant de marchandises à transporter que n'en a le Grand-Tronc-Pacifique Ce dernier fournit dans l'est ce que le Canadien-Nord n'avait pas.

Le Canadien-Nord donne à l'Ouest ce que le Grand-Tronc ne possédait pas et une coordination et consolidation convenables et soigneusement faites des deux lignes devraient nous donner un réseau qui pourra lutter sur un pied d'égalité avec le Pacifique-Canadien.

Il est encore une autre raison qu'on n'a pas exposée. Le Canada tout entier, la presse comme la Chambre des communes, semble être sous l'impression que le but ultime de l'exploitation des chemins de fer est la réalisation de bénéfices financiers. Cela n'est pas du tout le but de la nationalisation. Le premier but de la nationalisation est de donner le service au peuple et de le lui donner au prix coûtant. J'admets franchement qu'il serait mauvais d'exploiter un réseau dans l'unique but de donner le service sans s'occuper de savoir si les voies ferrées rentrent ou non dans leurs frais d'exploitation. Mais le but de la nationalisation est premièrement de donner le service au public tandis que le but premier de l'exploitation particulière est de réaliser des bénéfices; ce qui fait que le service n'est que de seconde importance et un moyen d'atteindre un but pour les réseaux exploités par des compagnies particulières.

Il est excessivement regrettable que cet essai de nationalisation ou d'exploitation publique des chemins de fer se présente à un moment aussi peu propice et dans des circonstances aussi défavorables. Le gouvernement s'est vu obligé d'acquérir ces voies ferrées. Elles ont été acquises par un gouvernement qui ne favorisait pas le principe de la nationalisation, bien que le premier ministre intérimaire, sir Thomas White sut faire de nécessité vertu et déclara que son parti était le parti de la nationalisation. Néanmoins, on abandonna cette prétention peu de temps après et aucun gouvernement ne l'a reprise depuis. Un parlement qui ne croyait pas au principe s'est vu forcé de l'adopter et nous avons été obligés de faire l'essai de la nationalisation dans des conditions qui rendent le succès financier impossible d'ici à bien des années. C'est pourquoi la nationalisation est accusée par ses ennemis de bien des pertes dont elle n'est pas responsable. C'est aussi pourquoi les adversaires du principe se trouvent dans une position idéal et si on leur avait laissé le choix du terrain pour combattre leurs adversaires, ils n'auraient su en choisir un meilleur que celui qui leur est offert aujourd'hui.

Nous voyons cependant la nationalisation progresser petit à petit en plusieurs régions du Canada. Dans bien des villes, les municipalités ont réussi dans l'administration de leurs services publics. L'hydro-électrique a réussi. Les travaillistes demandaient à ce que le principe soit appliqué sur une plus grande échelle qu'auparavant. Il exigeait qu'on l'applique à tous les grands services publics dont dépendent le bien-être et la prospérité de la masse du peuple, comme les téléphones, les télégraphes, l'administration des forces hydrauliques et les autres richesses naturelles. Ce sentiment faisait des progrès marqués dans tout le pays. Mais, providentiellement pour ceux qui s'opposent à la nationalisation, il est survenu une situation qui se prête bien à déconsidérer le principe détesté. Alors, était-il rien de plus facile, naturel ou trompeur que de former ce syllogisme et ses fausses conclusions disant que certains chemins de fer perdaient

de l'argent, que ces chemins de fer étaient possédés et exploités par le public et que, par conséquent, l'exploitation par le public était cause de ces pertes et qu'elle conduirait toujours vers la faillite. Je dis que l'on n'a jamais encore fait un essai loyal de l'exploitation des chemins de fer par le public. Je désire féliciter le premier ministre pour son courage lorsqu'il a déclaré, au cours de la campagne électorale, que les chemins de fer nationaux recevaient un essai loyal et cette déclaration s'est depuis transformée en ligne de conduite du gouvernement. Je félicite aussi le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) de ce qu'il a dit à ce sujet. Cependant, un essai loyal demande une bonne administration, débarrassée de toute politique et aussi une consolidation des lignes dès qu'on pourra la faire. Cela exige aussi que le peuple du pays conserve sa confiance en la sincérité du Gouvernement au sujet de sa politique ferroviaire annoncée. C'est absolument essentiel. Je crois à la sincérité du Gouvernement, mais je dis qu'il incombe au Gouvernement et à ses amis, si nous voulons en réalité faire un loyal essai de l'exploitation des voies ferrées par le public, de ne rien faire qui puisse créer de la méfiance dans l'esprit du peuple. C'est pourquoi j'implore la droite de la Chambre de ne pas faire de critiques. Les chemins de fer nationaux possèdent un avantage immense sur tout chemin de fer particulier; on en a rarement parlé et il n'est personne, que je sache, qui y ait fait allusion au cours du débat. Si le peuple lui-même fait confiance au Gouvernement et à l'administration du réseau, il s'ennorgueillira de ce qu'il possède et il s'en servira. Il appartiendra au bureau administratif, qui sera formé le moment venu, de cultiver ce sentiment et de faire comprendre au peuple les avantages et la nécessité de donner sa clientèle à ce réseau qui lui appartient.

C'est un gros argument à faire valoir quand vous pouvez dire aux contribuables qu'en encourageant le réseau de l'Etat ils servent leurs propres intérêts. Même aujourd'hui, les compagnies privées ne sont pas aussi certaines qu'elles l'étaient que le réseau national ne pourra réussir, et elles commencent à éprouver les effets de la concurrence qu'il leur livre victorieusement grâce à une amélioration de son service. Ainsi, la ligne Toronto-Ottawa donne un excellent service au public voyageur. Il n'y a pas si longtemps que pour obtenir une place de lit sur les trains du Pacifique-Canadien il fallait la retenir plusieurs jours à l'avance. Aujourd'hui, on peut se procurer un lit de bas sur le National presque au moment du départ. Cette amélioration est due à la concurrence du réseau de l'Etat. Elle est due aussi au sentiment du public voyageur qui tient de plus en plus à encourager un service soutenu avec les deniers des contribuables. Cette observation ne vise pas à déprécier la compagnie du Pacifique-Canadien qui donne un excellent service.

Je n'ai pas cité de chiffres, ni je ne suis entré dans de grands détails, parce que j'estime que cela n'est pas nécessaire. C'est surtout une question de principe. Je suis de ceux qui pensent que les Canadiens possèdent le génie, le patriotisme et l'esprit de sacrifice nécessaires pour mener à bien cette grande entreprise nationale. Mais la cause deviendrait difficile si le Parlement venait, par son attitude, jeter un doute dans l'esprit du public sur la confiance qu'il faut avoir en sa sincérité quand il entreprend un essai du régime.

Que ceux qui sont convaincus de la valeur de ce régime le disent en toute occasion, et que ceux qui y sont opposés attendent les résultats qu'il donnera et ne fassent rien pour nuire au succès de cette grande expérience. Si nous agissons sincèrement, les Canadiens auront bientôt l'occasion de dire que la nationalisation aura été une bonne affaire pour le pays.

M. IRVINE: Je n'ai pas l'intention de combattre l'ouverture du crédit, et c'est pour cette raison que je m'abstiendrai d'occuper les instants de la Chambre.

C'est un fait curieux que la discussion de ce crédit s'est concentrée autour du principe de la nationalisation. Il m'a été impossible d'y voir un rapport suffisant entre les deux, vu que nous sommes déjà en face d'un fait accompli: les chemins de fer sont nationalisés, il s'agit maintenant de les exploiter.

Je ne suis pas versé dans la stratégie politique; mais je puis bien dire que ceux de nos collègues de la droite qui ont combattu le principe de la régie publique ont compromis inutilement leur parti; car si le régime fait faillite, on en attribuera la cause au peu d'enthousiasme que le Gouvernement a mis à l'appliquer. D'autre part, si le régime donne des résultats, on dira que les libéraux ont manqué de flair.

Attendez donc pour voir. Nos collègues de la droite n'ont pas besoin de mes conseils, je le sais. Mais il ne faut pas être grand clerc pour savoir qu'un gouvernement qui n'a pas confiance dans la régie publique ne saurait obtenir un grand suc-

cès dans l'application qu'il en fera. Cela n'est pas toujours vrai cependant, car les libéraux, qui sont traditionnellement contre tout tarif de droits protecteurs, ont montré une aptitude remarquable dans ce genre d'administration. Il a réussi sous ce rapport aussi bien que le parti conservateur. Bien qu'un certain nombre de membres ministériels soient opposés au régime de l'exploitation publique, je n'ai aucun doute que le parti libéral pourra obtenir dans la gestion des chemins de fer de l'Etat le même succès qui a marqué son application du régime protectionniste.

La régie publique n'est peut-être pas la solution qu'il faut chercher. Ses adversaires devraient au moins convenir que si le Nord-Canadien a été recheté par l'Etat, c'est d'abord parce que le gouvernement qui effectua l'opération était partisan de ce régime, mais surtout parce qu'il était devenu nécessaire de repêcher un réseau établi avec les subventions gouvernementales et qui s'en allait à la banqueroute. Les adversaires de ce gouvernement, en combattant sa politique, n'ont pas jugé bon à cette époque de dire ce qu'on pourrait faire pour éviter cette nécessité. Auraient-ils été d'avis de venir de nouveau financièrement au secours de ce chemin de fer ou fallait-il le laisser vendre et tomber entre les mains d'une compagnie qui se serait trouvée avec le monopole des voies ferrées?

Que proposèrent-ils? Rien. Laissons donc cette question de côté et envisageons la situation telle qu'elle nous est transmise: l'obligation d'exploiter le réseau de l'Etat. La preuve est faite que l'exploitation de ces chemins de fer par des particuliers a abouti à un échec.

S'il ne peut pas dire, comme l'a prétendu mon honorable ami (M. Euler) que la faillite du Grand-Tronc a été une bénédiction déguisée, il ne faudrait pas souhaiter la faillite du Pacifique-Canadien dans l'espoir d'un mal pour un plus grand bien qui nous aiderait cependant à consolider davantage et à avoir un véritable réseau de chemin de fer de l'Etat au Canada. Je doute beaucoup que nous puissions avoir un succès complet dans ce pays avec les chemins de fer de l'Etat tant qu'ils seront exploités en concurrence avec une grande compagnie qui a été subventionnée également à même le trésor public. J'espère donc qu'un jour, au lieu de parler contre la nationalisation d'une partie de nos lignes canadiennes, les honorables députés de cette Chambre demanderont la nationalisation de toutes les voies ferrées du Canada.

Un DEPUTE: Jamais.

M. IRVINE: Un honorable député d'en face dit "jamais". C'est très facile de le dire, mais cela ne signifie rien. On aurait pu en dire autant de mille choses qui sont entrées aujourd'hui dans la pratique. Je présume que le même honorable député aurait dit: Nous ne pourrons jamais voler dans les airs, mais cela se fait maintenant et ce contre quoi il proteste aujourd'hui, sera bientôt à la mode.

J'ai une ou deux idées à exprimer et je crois pouvoir exposer ce que j'ai à dire avant six heures. Si la coopération est nécessaire au succès des affaires, elle est peut-être plus nécessaire dans les chemins de fer de l'Etat que partout ailleurs. Elle contribuera largement au succès de l'entreprise si l'on peut obtenir la plus grande coopération possible dans toute l'administration de ce réseau. Je suis heureux de penser que le premier ministre (M. Mackenzie King) s'est prononcé dans son livre "Industrie et Humanité" en faveur du principe de la coopération pour exploiter les grandes entreprises d'utilité publique; c'est-à-dire qu'il devrait y avoir une coopération entre le public, les propriétaires et les travailleurs engagés dans l'entreprise. Je voudrais dire très brièvement que le Gouvernement actuel, dans l'exploitation des chemins de fer canadiens nationaux devrait appliquer ce principe et que les grandes masses des employés qui sont occupés à l'exploitation des chemins de fer devraient avoir leur part de représentation dans la commission des chemins de fer pour qu'on puisse assurer la plus grande coopération possible dans l'entreprise.

De plus, je voudrais faire remarquer au Gouvernement—naturellement, ce n'est pas nécessaire parce qu'il le sait mieux que moi—qu'un des plus gros facteurs dans le déficit des chemins de fer de l'Etat est celui des intérêts à payer. Je crois avoir raison de le dire. En effet, l'an dernier l'intérêt s'est élevé à environ $17,000,000. En évaluant la dépense à compte capital à plus de $471,000,000 avec un intérêt de 3½ p. 100, cela nous donnera approximativement $17,000,000. Avec une pareille fuite, il n'est pas probable que nous pouvions conserver le réservoir plein et j'insiste pour que le Gouvernement trouve le moyen de l'arrêter. J'ai déjà demandé et je demande de nouveau si le Gouvernmeent peut fournir l'argent à ses propres chemins de fer de façon

à éliminer l'intérêt? Je lui conseillerai de faire une expérience dans ce sens et si elle réussit dans ce cas particulier il sera possible de l'appliquer à toutes les autres opérations du Gouvernement et finalement d'en faire la politique nationale pour fournir l'argent à toutes les industries du Canada.

Il est maintenant six heures et bien que j'aie d'autres choses à dire, je ne veux pas retenir le comité. Je me résumerai donc en disant que nous avons besoin avant tout de coopération dans cette vaste entreprise, parmi tous ceux qui y travaillent aussi bien que de la part des représentants du public et du Gouvernement et je demande au Gouvernement de nommer un représentant du travail non seulement dans la commission des directeurs du chemin de fer, mais aussi dans la commission des chemins de fer. J'insisterai également sur la nécessité d'étudier la possibilité d'emprunter pour les chemins de fer nationaux de notre propre trésor de façon à économiser l'intérêt au peuple du Canada.

L'hon. W. C. KENNEDY: Le député de Renfrew-Sud (M. Low) a posé une question hier au sujet du déficit de l'an dernier. Je ne pouvais pas lui répondre sur le moment parce que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) avait la parole. J'ai une réponse prête que je désire faire insérer dans les Débats:

Le déficit total pour l'année 1921 a été de $72,662,278.16, cela comprend l'ensemble du réseau canadien national y compris le réseau du Grand-Tronc (comprenant le Vermont-Central) et les chemins de fer du Nord-Canadien, les chemins de fer du gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Ce déficit comprend les frais obligatoires dus au public et aussi les frais obligatoires dus au Gouvernement, mais il ne comprend pas d'intérêt sur le coût en capital des chemins de fer de l'Etat, comprenant l'Intercolonial de Montréal à Sydney, Halifax et Saint-Jean et tous les embranchements y compris le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, ni le Transcontinental de Winnipeg à Moncton, ni le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont les chiffres correspondants pour l'année précédente?

L'hon. M. KENNEDY: Pour 1920 le montant est $74,378,318.80.

M. CHAPLAIN: Sur les 72 millions de dollars, chiffres ronds, qu'a mentionnés le ministre combien représentent les intérêts?

L'hon. M. KENNEDY: Les frais obligatoires, autres que ceux de l'Etat, s'élèvent à $40,453,509.49; ceux imputables à l'Etat ont été de $19,569,987.79.

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

Reprise de la séance

M. LEWIS: Je ne tiens pas à discuter longuement la situation des chemins de fer, mais comme le disait, cet après-midi, l'honorable député de Waterloo-Sud (M. Euler), tous les représentants du peuple, qui sont en faveur du principe de la nationalisation, devraient le proclamer ici. Je désire faire savoir à mes collègues que l'énorme majorité de mes commettants sont favorables à ce régime suivant moi. Inutile pour moi de faire valoir des arguments à l'appui du principe de la nationalisation de nos chemins de fer, puisque, pour l'instant, c'est là la politique du parti libéral; si j'ai bien compris, du moins le gouvernement du jour est disposé à faire un essai loyal de ce régime. D'autre part le parti conservateur a également manifesté son désir de tenter l'expérience du système de la nationalisation et c'est là également l'attitude qu'adopte le parti progressiste. L'item en discussion revêt donc une importance extrême à mes yeux, puisqu'aujourd'hui le système de la nationalisation est pesé dans la balance de l'opinion publique. Or, il est nécessaire que le Gouvernement étudie les meilleures méthodes sous le régime desquelles l'exploitation de nos voies ferrées par l'Etat sera profitable afin de disposer favorablement l'opinion publique à l'égard du système.

Je désire féliciter le ministre de la perspective favorable et optimiste qu'il a fait miroiter à nos yeux touchant la nationalisation, au cours de l'exposé qu'il a fait de la situation l'autre jour. C'est encourageant de savoir que le ministre des Chemins de fer ainsi que le peuple canadien en général voient d'un œil favorable le principe de l'exploitation de nos voies ferrées par l'Etat. Nous voyons également avec plaisir que le Gouvernement, en conformité de la promesse que renferme le discours du trône, a l'intention de coordonner les différents réseaux de chemins de fer qui sont la propriété de l'Etat à l'heure qu'il est. Pour moi, monsieur l'Orateur, les moyens ne manquent pas pour que le Gouvernement exploite avec profit nos chemins de fer sous le régime de la nationalisation. En premier lieu, il y a la coordination et, si j'ai bien compris, le Gouvernement est disposé à l'effectuer le plus tôt possible. Avec plusieurs des honorables députés qui ont pris la parole avant moi, je crois que nous trouverons ici même au pays des experts disposés à consacrer leurs connaissances et leurs services au triomphe du principe de la nationalisation. Les administrateurs de nos grandes universités dans les différentes provinces sont en mesure

de faire réaliser des profits à ces institutions; je ne vois donc pas pour quelle raison nous n'obtiendrions pas les mêmes résultats avec l'exploitation de notre grand réseau de chemin de fer nationaux. Il y a une différence à établir, cela va sans dire, entre les chemins de fer d'Etat et ceux qui sont propriété de compagnies particulières. Cependant, les chemins de fer qui sont exploités par l'initiative privée tiennent compte non seulement de la question de service mais aussi de la question des revenus en vue de payer des dividendes. Il s'écoulera peut-être longtemps avant que les chemins de fer nationaux du Canada soient en mesure de payer des dividendes, s'ils le sont jamais. Cependant, si la qualité du service qu'ils rendent au peuple canadien est satisfaisante, la question des dividendes ne compte pour rien. Nous n'espérons pas que les chemins de fer de l'Etat paieront des dividendes. Si au cours des années à venir nos chemins de fer nationaux parviennent à joindre les deux bouts, les tarifs de transport seront diminués d'une manière satisfaisante jusqu'au jour où les frais généraux d'entretien seront réduits à la plus simple expression.

Il est nécessaire non seulement de coordonner les divers chemins de fer qui composent notre réseau national mais nous devons les asseoir sur une base solide et pratique. La politique ne devrait avoir rien à faire avec l'administration de nos voies ferrées. Voilà l'une des raisons pour lesquelles je favorise le régime de la nationalisation. En effet, il arrive assez souvent que des influences néfastes s'exercent dans les cercles ministériels à la faveur du régime de l'initiative privée. Du moment que l'Etat acquiert une voie ferrée au nom du peuple et qu'elle devient la propriété des citoyens du pays qui s'y intéressent, l'entreprise devrait être libérée de toute ingérence politique et assise sur une base solide et pratique. C'est là le seul moyen à mon avis de rendre profitable l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat.

Il y a plus que cela toutefois. L'exposé du ministre des Chemins de fer a été encourageant à tous les points de vue. Il fait preuve d'un bel optimisme et il comporte l'exécution d'un magnifique programme. Cependant, ce programme laisse à désirer sur un point, à mon avis, puisqu'il ne mentionne pas que le ministre ait l'intention de continuer la construction des embranchements nécessaires.

Il est reconnu que les lignes transcontinentales du Canada ne sauraient être exploitées avec profit que si elles recueillent assez de trafic à l'ouest des Grands lacs ou à l'est de Winnipeg. Il y a des colons établis le long des lignes principales depuis des années; ce sont leurs produits qui alimentent ces lignes, mais pour que tout le réseau soit prospère il faut en augmenter le service. Comment y parviendrons-nous si nous en retranchons toutes les lignes tributaires? Il est plus d'un moyen de résoudre le problème. D'abord, il conviendrait d'augmenter le nombre de colons, de chaque côté des chemins de fer transcontinentaux. D'après les statistiques, il nous est arrivé depuis vingt ans 3,428,834 immigrants, dont 2 millions sont restés en deçà des Grands lacs et dont 1,423,538 seulement se sont établis dans les prairies de l'Ouest. Dans le voisinage immédiat de ces lignes, il y a plus de trente millions d'acres de terre encore vierge. Nous devrions donc diriger le courant d'immigration vers l'Ouest; ces immigrants s'établiraient sur des fermes, contribueraient à augmenter la production et, par suite, le trafic des chemins de fer. On ne saurait augmenter le revenu des chemins de fer et les rendre profitable qu'en augmentant le service. Je ferai allusion à l'état de choses qui règne dans mon comté. Je ne saurais dire jusqu'à quel point une obligation morale contractée par l'ancien ministère peut lier celui-ci, mais j'entendais le premier ministre demander, hier soir, au chef de l'opposition s'il avait lié le ministère actuel d'une manière quelconque, au sujet de la question navale, quand il était lui-même premier ministre. Ce n'est pas cette question qui m'intéresse dans le moment, c'est plutôt celle dont je vais parler. L'année dernière, le ministre des Chemins de fer promettait à la population de mon comté que le prolongement d'une certaine ligne serait parachevé. Construisez un élévateur à ce village-là et nous verrons à ce que la construction de la ligne soit parachevée, disait-il. Afin de dissiper tout doute à cet égard, je citerai ses paroles. Les voici:

L'hon. M. Reid: Parlant de la question à M. Hanna, il a dit qu'il construirait ces dix milles, cette année, parce que l'on construirait un élévateur. Il a ajouté: Je suis convaincu que les administrateurs du réseau national se proposent de construire les dix milles en question et qu'ils les construiront certainement, d'après ce que m'a dit M. Hanna. A moins d'événements imprévus, on a l'intention de poser les rails avant ce temps-là, dans tous les cas. On est actuellement à laminer et à expédier vers la ligne principale les cinquante mille tonnes de nouveaux rails qui ont été achetées. Les rails ainsi fournis serviront aux lignes d'embranchement, et la ligne d'embranchement en question est une des premières dont on s'occupera.

[M. Lewis.]

Le remblai était fait, mais les rails n'étaient pas posés. Forts de cette promesse du ministre, ses auditeurs construisirent un élévateur au village, ensemencèrent une plus grande étendue de terrain; mais advenant la récolte, l'année dernière, ils n'avaient pas de chemin de fer pour la transporter. Ces gens-là attendent avec anxiété l'accomplissement de cette promesse qu'on leur a faite non seulement dans cette circonstance mais à maintes reprises depuis 1918. Je le répète, si l'on veut que les lignes nationales soient exploitées avec profit, il faut construire ces lignes d'embranchement qui serviront à alimenter les lignes principales. C'est bien mal comprendre l'économie que de vouloir les retrancher. On ne saurait espérer que les lignes principales donnent les résultats satisfaisants, si l'on supprime ces lignes tributaires. Je vois qu'on ne se propose de consacrer à la construction qu'une bien faible partie de cet item de $42,000,000, c'est-à-dire $1,286,164. L'intérêt du réseau exigerait pourtant la construction de petites lignes tributaires qui auraient pour effet d'encourager les cultivateurs qui se livrent à la culture du blé ou à l'industrie laitière à augmenter leur champ d'opération. Il s'ensuivrait une augmentation considérable de trafic pour les chemins de fer que nous avons maintenant à supporter. Cela représenterait une véritable économie, et par suite de l'augmentation de leur trafic, les chemins de fer finiraient par donner des excédents. J'espère que lorsqu'on aura bientôt coordonné ces chemins de fer, ceux qui seront chargés de les diriger verront à ce qu'il soit construit de ces petites lignes d'embranchement qui serviront à alimenter les lignes principales. Cette mesure aura pour effet d'assurer un revenu d'après lequel l'exploitation des chemins de fer sera désormais profitable.

M. HUGHES: Les discours prononcés aujourd'hui ont été fort intéressants, peut-être instructifs, mais surtout théoriques. Ceux qui ont porté la parole paraissent avoir oublié quelques faits, qui, s'ils avaient été admis, auraient probablement contribué à abréger leurs discours.

Le premier fait est que le pays se trouve aujourd'hui propriétaire et détenteur d'environ 22,000 milles de voie ferrée. Le deuxième est que le Gouvernement a ces chemins de fer sur les bras. Le troisième, c'est qu'il a fait connaître son intention de les posséder et de les exploiter et de faire loyalement l'essai de ce programme. Le quatrième, que la très grande majorité des membres de la Chambre est prête à approuver la conduite du ministère. Je suis d'avis que la députation est assez renseignée maintenant pour se prononcer intelligemment sur cette question. Je vois aussi que la plupart des citoyens de ce pays consentent à approuver la ligne de conduite du ministère, et que ceux qui s'intéressent au problème sont suffisamment éclairés. Par conséquent, d'autres discours ne répandraient guère plus de lumière, et j'émettrai respectueusement l'idée que, dans les circonstances, nous fassions trêve aux paroles pour nous mettre à l'œuvre, adopter le crédit et hâter la fin de la session.

L'hon. J. A. STEWART (Lanark): Autant que faire se peut, je tâcherai de suivre le conseil du député de King, conseil auquel je ne trouve pas trop à redire; cependant, il est une chose ou deux dont je désire parler.

En premier lieu, j'admets avec celui qui m'a précédé que nombre de discours que nous avons entendus cet après-midi étaient de pures dissertations sur la nationalisation mise en contraste avec l'initiative privée. Je n'entends pas suivre les députés de Saint-Jacques (M. Rinfret), de York-Sud (M. Maclean) et de Waterloo-Nord (M. Euler) qui ont opiné soit pour soit contre le régime des chemins de fer possédés et exploités par l'Etat.

Néanmoins, je tiens à dire que c'est un plaisir pour le groupe qui se trouve à cette extrémité de la salle et qui représente les derniers vestiges du dernier gouvernement, de constater que tous les clans parlementaires approuvent le mode de gestion des chemins de fer qui a été établi par le ministre qui s'est maintenu au pouvoir jusqu'au 6 décembre dernier. Tant les adeptes de la nationalisation que les tenants de l'initiative privée dans les rangs du parti ministériel nous affirment qu'ils désirent un essai loyal de la nationalisation telle qu'elle a été appliquée par le présent gouvernement et par l'ancien.

Toutefois, il me semble qu'il serait logique, du moins, de la part de quelques députés d'expliquer à quel moment ils ont eu la conviction que le présent système est à l'heure actuelle le meilleur dans l'intérêt du Canada. C'est un fait que, jusqu'au 6 décembre dernier, lorsque tous les renseignements que nous avons maintenant étaient à la portée des hommes publics, les adversaires du dernier gouvernement n'ont rien dénoncé et répudié plus violemment et avec plus de persistance que son programme au sujet des chemins de fer. Cependant, je ne les suivrai pas dans toutes les évolutions qui les ont amenés au point où ils sont rendus à l'égard de cette

question. Néanmoins, il me paraît à désirer que le député de Waterloo-Nord (M. Euler) consulte le député de Saint-Antoine (M. Mitchell), le député de Saint-Jacques (M. Rinfret) et peut-être aussi le ministre de la Justice (sir Lomer Gouin) et que tous ces messieurs ajustent leurs flûtes.

Je tiens à dire que la ligne de conduite de l'ancien gouvernement—qui est celle du présent ministère—à l'égard des chemins de fer nationaux a été arrêtée sans tenir compte de la nationalisation ou de l'initiative privée. Elle a été arrêtée parce que le gouvernement précédent a été obligé de pourvoir à l'administration de ces voies ferrées qu'on lui avait laissées sur les bras, pour bien dire. Il n'importe guère, il me semble, de connaître le coupable. Pendant des années, la question de savoir s'il fallait attribuer au parti libéral ou à l'ancien parti conservateur l'imbroglio des chemins de fer a été la source de nombreuses discussions politiques. Cette question a été débattue dans les législatures d'autrefois et au cours des élections passées, et ce sujet est probablement usé jusqu'à la corde.

Monsieur le président, il est vrai que le dernier gouvernement a été obligé de résoudre le problème de la gestion des chemins de fer acquis par la nation pendant la guerre, et je ne pense qu'il existe vraiment au pays des gens qui mettent en doute la sagesse de la ligne de conduite adoptée par l'ancien gouvernement à ce moment-là.

A ce propos, je veux me reporter un instant à ce que le représentant de la division Saint-Jacques (M. Rinfret) a dit au sujet des subventions qui ont été octroyées à l'ancien réseau du Nord-Canadien. Après avoir partagé en deux périodes le temps où ces subventions ont été accordées, la première de ces périodes précédant l'année 1911 et la seconde venant après, il a nécessairement démontré qu'une très grande partie des subventions et des avances en espèces accordées au Nord-Canadien ont été versées depuis cette année-là. C'est là chose que nul ne conteste, mais pourquoi a-t-on payé ces subventions? C'est pour une raison que feu sir Wilfrid Laurier indiquait très clairement à la Chambre, le 13 mai 1914, au cours de la discussion sur l'aide qu'il s'agissait alors d'accorder au Nord-Canadien. Voici ce qu'il disait:

> En 1899, ou vers ce temps-là, après notre arrivée au pouvoir, nous avons demandé au Parlement de les aider à étendre jusqu'au lac Supérieur le réseau alors en exploitation au Manitoba. Si je me souviens bien, nous leur avons donné en argent $6,400 par mille pour ce tronçon de voie. Plus tard, en 1903, nous avons engagé le Parlement à leur accorder une garantie de $13,000 par mille pour une ligne de chemin de fer qui du Manitoba irait à Edmonton. Plus tard encore, en 1908, nous avons prié le Parlement de leur donner une autre garantie d'obligations, afin d'assurer la construction de plusieurs embranchements qui alimenteraient la ligne dans les provinces de l'Ouest. En 1911, comme l'a expliqué mon très honorable ami, on estima que le réseau ne serait pas complet s'il ne s'étendait vers l'est jusqu'au Saint-Laurent et, dans la suite, jusqu'aux Provinces maritimes, c'est-à-dire à moins d'en faire un transcontinental, et nous avons cette année-là demandé au Parlement d'encourager l'établissement d'une ligne de Port-Arthur à Montréal par une garantie des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $25,000 par mille. Arrivés au pouvoir, nos adversaires ont continué la politique que nous avions inaugurée, et, en 1912, on demandait au Parlement d'accorder à la compagnie une subvention de $35,000 par mille pour une ligne allant de Saint-Albert aux limites de la province de la Colombie-Anglaise, savoir: 115 milles.

Mon honorable ami de Saint-Jacques ne se trompe pas en disant que depuis 1911 de fortes sommes ont été payées au Nord-Canadien sous forme de subventions; mais ce fut par suite des engagements que le Gouvernement avait contractés avant cette année-là. Je ne conteste pas la sagesse de cette politique; seulement, je n'aime pas qu'on tente de faire voir que le versement de ces sommes est attribuable à la politique du cabinet qui fut formé en 1911.

Quelle ligne de conduite le gouvernement précédent a-t-il adoptée à l'égard de l'administration des chemins de fer nationaux canadiens? Somme toute, n'est-ce pas là la question qui permet d'aller jusqu'au fond de l'affaire? Lorsqu'il se vit dans l'obligation d'aviser aux mesures à prendre en vue de la surveillance et de l'administration des affaires des chemins de fer dont l'Etat avait fait l'acquisition, l'ancien gouvernement adopta un système que le Gouvernement actuel ne désapprouve point et qui trouve grâce aux yeux des honorables collègues qui siègent à ma gauche: il fit relever d'une commission à l'abri de toute influence politique la surveillance des chemins de fer et la gestion du réseau entier, et je reconnais avec mes honorables amis de la droite qu'il n'est pas d'autre moyen d'assurer l'avenir des voies ferrées de l'Etat. L'administration en doit être indépendante de la politique.

Le 11 avril, le ministre des Chemins de fer a fait à la Chambre l'exposé des opérations de l'année civile 1921, donnant en même temps les détails les plus complets au sujet de l'exploitation des lignes nationales. Je tiens à faire observer ici que cet exposé embrasse les opérations d'une période pen-

dant laquelle, à deux jours près, l'ancien ministère s'est trouvé aux affaires et que ceux qui en faisaient partie sont bien aises de constater que le ministre n'a absolument rien trouvé à reprendre aux mesures prises par l'ancien gouvernement relativement à l'exploitation des chemins de fer. Le plus grand éloge qui se pouvait faire de l'ancien cabinet à l'égard de la gestion des voies ferrées réside en ce que jamais déclaration relative aux opérations d'un ministère ne fut aussi favorablement accueillie que l'exposé du 11 avril. Cet exposé n'a provoqué aucune critique à la Chambre; on n'en a parlé que dans les termes les plus flatteurs et les journaux de toute nuance politique n'en ont fait que des commentaires élogieux. Voilà pourquoi je dis qu'on ne pouvait proclamer plus hautement l'excellence de la politique de l'ancien gouvernement. En outre, celui-ci avait adopté à l'égard de l'administration des chemins de fer nationaux un principe qu'il a fait consacrer par une loi, principe d'après lequel les voies ferrées de l'Etat relèvent toutes d'une seule et même commission; et nous avons l'assurance que le chef actuel du ministère des chemins de fer ne s'écartera pas de ce principe-là.

Si je m'abstiens de pousser plus loin la discussion de la politique relative aux chemins de fer, je veux cependant relever certaine assertion que le représentant de Saint-Antoine (M. Mitchell) a faite au cours de la séance d'hier.

Je n'ai pas l'intention de mêler de nouveau au débat la question des achats de fournitures faits d'avance en vertu du décret du 6 octobre 1921, mais je veux dire que mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Mitchell) a créé de la confusion dans l'esprit du public à cet égard, et peut-être dans le sien propre, si j'interprète bien ses observations, parues au hansard, sur la part prise par le Gouvernement dans l'achat des fournitures.

Voici pourquoi j'en parle de nouveau. Le point soulevé par le représentant de Saint-Antoine s'attaque à la base même de toute l'exploitation et de la juridiction du réseau national. Si les administrateurs des chemins de fer nationaux doivent se laisser influencer par des motifs politiques, alors je dirai avec l'honorable député de Saint-Antoine que c'est là un danger sérieux pour l'avenir des chemins de fer de l'Etat. Je ne connais rien de plus grave pour nos chemins de fer. Le jour où ces administrateurs se laisseront ainsi influencer par des considérations d'ordre, nous porterons au système de la régie publique un coup dont il ne pourra jamais se remettre.

Il a été si souvent question des décrets du 6 octobre et du 13 d'août qu'il me semble que ces documents devraient être rendus publics. Je vais d'abord lire celui du 13 août 1921, qui porte le n° 2861. Voici comment il est libellé:

Au comité du conseil privé a été soumis un rapport, du ministre des Chemins de fer et des Canaux, daté le 9 août, représentant que, en vertu d'un décret du 21 avril 1921 (C.P. 1403) l'administration des chemins de fer nationaux a été autorisée à donner à l'Algoma Steel Corporation une commande de 50,000 grosses tonnes de rails d'acier de 85 livres à $55 la tonne, f.a.b., au Sault-Sainte-Marie, Ontario, et à la Dominion Iron and Steel Company, 20,000 grosses tonnes de 85 livres de rails d'acier, f.à.b., Sydney, Nouvelle-Ecosse, au même prix.

Des 50,000 tonnes commandées à l'Algoma Steel Corporation, 39,000 environ ont été livrées jusqu'à date. On n'aura peut-être pas besoin des autres 11,000 tonnes cette année. L'Algoma Steel Corporation propose de laminer et mettre ces 11,000 tonnes en entrepôt pour les expédier quand il le faudra, toute quantité acceptée avant la fin de l'année devant être payée au prix ci-dessus mentionné, et le reste devant être livré au prix dont il pourra être convenu pour les rails, à livrer aux premiers jours du printemps de l'an prochain. Au sujet de cette proposition et des besoins de l'an prochain, M. D. B. Hanna, président des chemins de fer nationaux, conseille ce qui suit:

"Il est probable, à l'heure actuelle, que nous n'aurons pas besoin de plus de rails cette année, mais il conviendrait, pour accommoder la Steel Corporation, de laminer le reste à son gré (environ 11,000 tonnes), le prix devant être déterminé selon les besoins de l'an prochain, et ne pas excéder celui payé par les autres chemins de fer."

"Les perspectives de travail, l'année prochaine, ne sont pas satisfaisantes, et je vous proposerais l'adoption d'un décret nous autorisant à donner sous peu une commande de 40,000 tonnes de rails (en outre des 11,000 tonnes ci-dessus) pour le laminage de cet hiver, vu que nous aurons besoin de cette quantité, et si nous pouvons montrer à M. Franz qu'il nous faut ces rails, cela lui permettra de faire venir assez de matière première sous forme de houille et de minerai de fer avant la fermeture de la navigation. Nous pourrions ainsi payer des prix beaucoup moins élevés que ceux de cette année."

Le ministre, de l'avis du sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, recommande que l'autorisation soit donnée de mettre à exécution les conseils de M. Hanna au sujet des 11,000 de tonnes de rails qui n'ont pas été livrés cette année, et des 40,000 tonnes de rails requis l'an prochain, le prix de ces 40,000 devant être fixé plus tard mais ne devant pas excéder les plus bas payés par les autres chemins de fer canadiens, et les paiements devant être faits sur livraison.

Le comité est d'avis que l'autorisation nécessaire soit accordée.

Voilà le décret adopté le 13 août 1921. Cette date coïncide avec la déclaration de l'honorable député de Cumberland (M. Logan) faite au début de cette discussion relativement au chômage. Le 13 août, avant

même qu'il eût été question d'élection, ou de dissolution des Chambres, le président de l'administration des chemins de fer nationaux a parlé du chômage dans sa communication au ministre des Chemins de fer, comme il y est fait allusion dans le décret lui-même.

Pour suivre l'ordre chronologique, je vais lire maintenant une lettre en date du 13 septembre 1921, adressée par le président du conseil d'administration des chemins de fer nationaux au ministre des Chemins de fer. Voici:

TORONTO, septembre 1921.

Mon cher Docteur,

Au sujet de la conversation relative aux réparations des wagons à marchandises du Grand-Tronc-Pacifique et des chemins de fer nationaux. Les premiers mois de l'année faisaient prévoir une diminution sensible du trafic de marchandises, et pour obvier à cette situation, nous avons réduit considérablement le nombre de nos employés et, à tous les points divisionnaires importants, nous avons abrégé les heures de travail. L'effet de cette décision dans nos ateliers de réparations a été remarquable. Nous avons mis sur des voies de garage un très grand nombre de wagons à marchandises, de sorte qu'aujourd'hui huit mille voitures ont besoin d'être réparées. Sur ce nombre, deux mille wagons qui sont utilisés de temps à autre ou qui sont sur des voies de garage en attendant les réparations, appartiennent au Grand-Tronc-Pacifique.

Un grand nombre de ces wagons étaient déjà inutilisés depuis une certaine période, quand nous avons pris la direction de cette compagnie. Si l'on tient compte que la majeure partie du matériel roulant du Grand-Tronc-Pacifique était en usage depuis une quinzaine d'années, l'on comprend qu'il y ait un grand nombre de wagons à réparer, ou plutôt à reconstruire. Environ 6,000 wagons des chemins de fer nationaux sont en mauvais état; 3,000 d'entre eux ont besoin de réparations plus ou moins importantes; les réparations nécessaires aux autres 3,000 wagons sont moins considérables et peuvent être faites par les ouvriers de nos propres ateliers.

Le chômage étant général, les ateliers de construction de wagons des différentes compagnies sont fermés, dans bien des cas. Or, il est tout probable qu'au cours de l'automne et de l'hiver, le Gouvernement se verra obligé de venir en aide aux sans-travail avec des contributions en argent. Il serait peut-être sage de répartir les wagons, qui ont besoin des plus fortes réparations, entre ces différents ateliers (en proportion de leur rendement quotidien) afin de les tenir occupés pendant les mois de l'hiver et du printemps, dans l'espoir que la situation se sera alors améliorée.

L'on m'a rapporté que les ateliers suivants sont fermés depuis quelques mois:

L'atelier de Fort-William,

L'usine de la Eastern Car Company, à New-Glasgow,

L'atelier d'Amherst.

Les ateliers suivants ne fonctionnent que partiellement:

Les usines nationales, à Hamilton,

L'usine de la Canadian Car and Foundry, à Montréal.

[L'hon. J. A. Stewart.]

Les réparations à faire à notre matériel roulant, qui comprend aussi celui du Grand-Tronc-Pacifique, ne sont pas absolument urgentes au point de vue du trafic, car notre propre organisation peut suffire aux réparations courantes ordinaires. Mais il me semble que s'il est possible d'améliorer la situation des sans-travail, comme je viens de le suggérer, l'on devrait nous autoriser à faire les arrangements voulus, même s'il fallait placer les wagons réparés sur des voies de garage, en attendant que le trafic augmente suffisamment pour qu'on les emploie. En d'autres termes, au lieu de verser des contributions au fonds de secours des sans-travail, il serait préférable d'employer cet argent pour faire réparer les wagons des chemins de fer nationaux par les divers ateliers et de nous autoriser à faire les négociations voulues.

Veuillez me communiquer vos vues à ce sujet.

M. CAHILL: Qui a écrit cette lettre?

L'hon. J. A. STEWART: Comme je l'ai mentionné quand j'en ai commencé la lecture, cette lettre a été adressée au ministre des Chemins de fer, par le président des chemins de fer nationaux, M. Hanna.

Aucune décision ne fut prise, à ma connaissance, jusqu'au 6 octobre, alors que l'arrêté en conseil suivant fut passé:

P.C. 3800.

Au comité du Conseil privé a été soumis un rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, daté le 4 octobre 1921, représentant qu'en sa qualité de ministre des Chemins de fer, il a discuté avec l'exécutif des chemins de fer nationaux du Canada et avec les principaux officiers de la compagnie du Grand-Tronc, la question du chômage, dans ses rapports avec les chemins de fer actuellement possédés et exploités par le Gouvernement.

On a étudié sérieusement la proposition de devancer les besoins des chemins de fer nationaux (et du Grand-Tronc) et de placer très prochainement les commandes de l'année prochaine pour les rails et leurs accessoires, ainsi que pour la reconstruction et les réparations du matériel de transport des marchandises, afin de venir en aide aux sans-travail, en leur donnant de l'ouvrage pendant les mois d'hiver.

En temps normal, l'on donne ordinairement ces commandes dans les premiers mois du printemps, en gardant, autant que possible la réfection et les réparations pour les ateliers mêmes du réseau. Vue la situation anormale actuelle, dans l'industrie, le ministre croit que l'on pourrait bien déroger aux méthodes ordinaires jusqu'à donner, très prochainement, les commandes de rails et d'accessoires requis pour l'année prochaine, et à confier aux différents ateliers canadiens fabriquant du matériel de chemin de fer une certaine partie des travaux de réfections et réparations, en plus du matériel roulant, en plus de ce qui se fait actuellement dans les ateliers du réseau. Ce faisant, il n'est que juste à l'égard des chemins de fer que ces dépenses en résultant ne soient pas portées au compte de l'année courante, et bien que l'administration verra de toute manière à ce que le coût des travaux exécutés à l'extérieur soit juste et raisonnable et qu'aucune augmentation de dépense, en résultant, ne devrait être attribuée aux chemins de fer, mais plutôt

portée au compte de tout crédit que le Gouvernement pourra de temps à autre affecter au soulagement du chômage.

Et, afin de prévenir tout soupçon de motifs étrangers à la situation du chômage dans le placement de ces commandes le ministre suggère qu'elles soient réparties sous la direction du ministre du Travail, dont les officiers connaissent parfaitement la situation ouvrière dans tout le Canada et qui devront coopérer avec les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer, pour remédier à cette situation, en tant qu'elle concerne les chemins de fer sous le contrôle du Gouvernement.

Afin de donner à l'administration pleine liberté pour répartir ces commandes de la manière la plus avantageuse, il est désirable que l'arrêté en conseil autorisant l'achat de 40,000 tonnes de rails, de la Algoma Steel Corporation, pour être délivrés l'an prochain soit rescindé et toutes les nouvelles commandes qui pourront être accordées à cette compagnie soient basées sur les développements de la situation générale.

Le ministre recommande, donc, sur l'avis du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, que l'arrêté en conseil du 13 août 1921 (P.C. 2861) autorisant l'administration de commander 40,000 tonnes de rails de 85 livres, à la Algoma Steel Corporation, pour livraison au cours de l'année prochaine, soit rescindé, en tant qu'il se rapporte aux 40,000 tonnes de rails en question.

Et que, en tenant compte de la situation de chômage, en même temps que des besoins des chemins de fer, l'administration des chemins de fer nationaux du Canada et l'administration du Grand-Tronc soient autorisées à donner des commandes à porter au compte de l'année prochaine, à des prix ne dépassant pas ceux qui auront cours alors, pour un maximum de 75,000 tones de rails et d'accessoires, ainsi qu'à faire des arrangements pour la réfection ou la réparation de 2,000 wagons à différents endroits choisis, à des prix justes et raisonnables; et que des crédits supplémentaires soient demandés à la prochaine session du Parlement afin de pourvoir à ces dépenses.

Que dans le placement des commandes pour la réfection et la réparation de l'outillage du service des marchandises, les frais à porter au compte des chemins de fer ne devront représenter que le coût juste et raisonnable de ces travaux dans les ateliers de la compagnie et que toute dépense supplémentaire s'y rattachant sera imputable de droit sur tout crédit relatif au chômage en général, et tenue pour telle. Que dans aucun des deux cas, des défenses faites cette année, par anticipation des besoins du prochain exercice, ne seront imputables sur le compte d'exploitation ou les opérations de l'exercice courant.

Le comité approuve cette recommandation et la soumet pour approbation.

(Signé) RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

Conformément à ce dernier décret du conseil, les commandes de wagons mentionnées par le président de l'administration des chemins de fer nationaux canadiens, dans sa lettre du 13 septembre, furent distribuées ainsi: 500 wagons à l'usine nationale de Hamilton; 500, à la Canada Car and Foundry Company", de Montréal; 500, aux usines d'Amherst et 500 à celles de New-Glasgow. Pour le Grand-Tronc-Pacifique, on envoya 1,000 wagons aux usines de Fort-William, et cette commande fut donnée et autorisée en conformité d'un décret du conseil nommant le séquestre, décret que la cour d'Echiquier du Canada approuva. Voici ce que je veux établir, à ce propos: les décrets du conseil étaient absolument nécessaires pour mettre l'administration en mesure de conclure des ententes relatives à la réparation des wagons et à l'achat des rails. La loi n'accordait à l'administration aucun pouvoir d'agir dans ces cas, sans y être autorisée par le Gouvernement, par voie d'un décret du conseil. Voici pour quelle raison: le Parlement, à la dernière session, a inscrit dans le budget supplémentaire, certaines sommes destinées à ces fins. Quant à la dépense du montant autorisé, dans les prévisions budgétaires, de l'an dernier, l'administration pourrait la faire en vertu de ce crédit: mais quand il s'est agi de devancer les besoins du chemin et de commander, durant l'exercice 1921-22, des rails et de faire exécuter des travaux de réparations dont le coût devrait être naturellement imputé sur l'exercice 1922-23, il devint nécessaire, dans le but d'obtenir les fonds acquis et d'empêcher que le montant fût porté au compte de l'exercice 1921-22, d'adopter un décret du conseil. Le point que je veux établir clairement, si je le puis, c'est que, dans le cas d'une dépense quelconque autorisée par le décret du conseil du 6 octobre, il n'a pas été affecté un seul dollar aux frais de l'exploitation durant l'exercice 1921-22, ainsi que l'honorable député de Saint-Antoine semble croire. Pas un seul dollar de ce crédit ne saurait contribué à améliorer l'exposé financier de l'an dernier.

Si nous admettons l'existence du chômage ainsi que la sagesse du dernier gouvernement, lorsqu'il a devancé, au cours de l'hiver dernier, les besoins qui deviendraient inévitables en avril, mai et durant l'été, nous ne pouvons assurément pas mettre en doute la sagesse de la politique de l'ancienne administration. Si nous admettons que le chômage existait et qu'il incombait, dans certaine mesure, du moins, au Gouvernement de l'enrayer. autant qu'il lui était possible de le faire, la logique de l'attitude de l'ancien gouvernement est incontestable. Je tiens à parler d'une autre question, celle de l'amélioration notable qui s'est opérée durant les quatre mois d'avril, de septembre, d'octobre et de novembre 1921 au compte de l'exploitation. Je ne crois pas que quelqu'un ait jamais prétendu que le mérite en revenait à ce dernier

gouvernement; du moins, je ne l'ai jamais entendu dire.

Mon honorable ami de Marquette (M. Crerar) a refuté cette prétention, hier soir. Cette amélioration doit s'expliquer par le fait que durant ces mois, nous atteignîmes le point culminant dans le transport du grain et qu'en conséquence, et, comme résultat, nos recettes d'exploitation ne pouvaient qu'accuser une augmentation.

M. MITCHELL: Hier, quand j'ai parlé de cette question, j'ai fait observer que toute l'économie de 20 millions de dollars avait été effectuée dans les frais d'exploitation, et qu'ainsi, la question de l'augmentation du trafic de transport n'atténue en rien l'état que j'ai soumis à la Chambre.

L'hon. J. A. STEWART: Je faisais allusion à la question telle que l'a soulevée mon honorable ami de Marquette. Il a mentionné particulièrement l'augmentation des tarifs de transport et je pensais que mon honorable ami (M. Mitchell) avait fait la même chose. Mais une étude attentive des opérations financières du chemin de fer du Pacifique-Canadien durant les mêmes quatre mois, révèlera qu'au cours de cette même période, cette compagnie accuse aussi une augmentation sensible au compte de l'exploitation. Bien que l'ancien gouvernement n'ait peut-être lieu de s'attribuer de mérite à propos des résultats obtenus durant ces quatre mois, je suis convaincu que mes honorables amis de la droite doivent se réjouir que l'augmentation considérable du grain transporté, en 1921, ait contribué sensiblement à la diminution du déficit d'exploitation pour l'année.

Je n'ai rien à ajouter au sujet de cet article et je ne vois aucune objection à ce qu'il soit adopté.

M. GOOD: Je ne prendrai pas plus de cinq minutes pour dire tout ce que j'ai à dire, car mes vues ont été très bien exprimées par l'honorable député de Marquette (M. Crerar) et l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler). Mais il y a deux points que je tiens à signaler. J'ai été très surpris, hier, d'entendre dire par mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Mitchell) qu'il ne croyait pas au principe de la nationalisation des services d'utilité publique. J'ai compris qu'il basait son opinion sur l'expérience qu'il avait acquise dans la province de Québec; il voudra bien me corriger, si j'ai mal interprété le sens de ses paroles. Mais je prétends qu'une pareille conclusion est d'une logique excessivement douteuse. Il y a deux motifs d'échec: celui qu'a indiqué l'honorable député, ou bien l'autre qu'il n'a pas mentionné, c'est-à-dire le manque d'esprit public et la disposition des intéressés à considérer le service public comme un terrain propice au péculat. Evidemment, le système de régie publique échouera et doit échouer si c'est là l'attitude prise par ceux qui s'en occupent. On peut interpréter d'une façon toute différente les faits qui nous ont été énoncés hier à ce sujet, mais je ne pense pas que l'honorable député désire prêter à sa province natale cette façon de les interpréter. La nationalisation n'a pas besoin d'échouer. Elle a réussi dans des milliers de cas et elle réussira, pourvu qu'on fasse preuve d'un peu d'honnêteté et de civisme. Nous ne demandons pas d'appliquer le système à nos fermes et à des milliers d'autres établissements. Mais dans le cas des monopoles naturels, que ce soit dans le domaine fédéral, provincial ou municipal, les conditions sont telles que, d'après moi, la nationalisation devient la politique qu'il est sage, prudent et à propos d'adopter.

Certes, on a fait pas mal de gâchis avec les chemins de fer dans le passé, et la situation a pris une tournure très regrettable. Il faut y faire face, et je veux justement, pour terminer, parler du moyen qu'on ne cesse de suggérer à la Chambre depuis deux jours pour régler cette difficulté, et qui est de nous débarrasser de nos chemins de fer nationaux. Qui va les acheter? Il n'y a au Canada qu'une seule société qui puisse nous en débarrasser: c'est le chemin de fer Pacifique-Canadien. Et dans ce cas, qu'arriverait-il? Nous aurions au Canada un véritable monopole des transports par chemin de fer. A ce propos, on voudra bien me permettre de faire allusion à un article que j'ai lu, il y a quelques années, dans le *Grain Growers' Guide*. Cet article disait que 42 personnes —il citait les noms—habitant toutes, sauf trois, Montréal et Toronto, avaient par leur position dans les différents bureaux de direction, la haute main sur presque toutes les sociétés industrielles, financières et de transport du pays. Or, si le Pacifique-Canadien absorbait notre réseau national et que la Banque de Montréal continuât à absorber nos banques, nous aurions alors une énorme pieuvre qui aurait en son pouvoir tous nos transports et nos finances. Je dis, sans vouloir faire aucune remarque désobligeante à l'adresse des personnages intéressés, qu'une pareille situation est une menace pour notre régime démocratique, alors même que ceux qui font partie de

cette énorme corporation seraient des anges. Sans m'occuper des personnalités, je prétends que nous ne devons pas permettre un semblable état de choses chez nous. Et c'est apparemment ce qu'on attend dans certains milieux. C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. J'approuve la manière de voir des députés de Marquette et de Waterloo-Nord.

M. RYCKMAN: Je n'ai que quelques commentaires à faire et une ou deux questions à poser. Voici quatre mois et demi que ce Gouvernement est en fonctions. Le 8 mars, on nous a dit dans le discours du trône que le Gouvernement avait l'intention de coordonner les chemins de fer afin de faire des économies; on ajoutait que cette coordination serait effectuée dans un avenir rapproché. Plus tard, le 11 avril, cette déclaration fut confirmée dans les excellentes remarques faites par le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy). Je suis informé de bonne source que la réunion des chemins de fer de l'Etat nous ferait économiser au moins $50,000 par jour. Les prévisions qu'on m'a communiquées son mêmes plus élevées.

Or, bien que ne voulant pas prendre un risque exagéré, si j'avais cependant le choix entre $50,000 par jour d'un côté et de l'autre cette somme inconnue, je choisirais cette dernière parce que je suis convaincu que la consolidation des voies ferrées permettra de réaliser des économies de plus que $50,000 par jour. En moins de vingt jours ce montant égalerait tout ce qui a été payé l'an dernier sous forme de droits imposés sur les machines agricoles importées au Canada. En moins de vingt jours, pour parler de choses qui nous touchent de plus près, il paierait toutes les indemnités des députés. En quatorze jours il égalerait le montant que le ministre de la Milice (M. Graham) a biffé de ses estimations et que nous voudrions y voir encore figurer. Il n'y a pas de doute que chaque coucher de soleil est accompagné d'une perte pour le pays, perte qu'on ne peut pas recouvrer. Nous ne pouvons pas davantage rattraper d'un autre côté ce que nous perdons maintenant, c'est une perte absolument complète.

Je pense que s'il s'était agi d'un problème commercial il aurait été étudié par un bureau de direction, composé d'hommes d'affaires, qui en auraient trouvé la solution depuis longtemps. On m'a dit—et je serais porté à le croire n'était cette preuve du contraire—que le ministre des Chemins de fer était un homme d'affaires sérieux et résolu. S'il ne l'est pas, il est dans le cabinet d'autres ministres qui peuvent étudier cette affaire et en décider. Je ne suis pas de ceux qui pensent que nous ne saurions trouver au Canada ceux qu'il faut pour étudier ce problème et le résoudre en hommes d'affaires. Je suis certain que si on le soumettait à M. D. B. Hanna ou à M. Mitchell, ils pourraient nous aider beaucoup. En tout cas, il est au pays des hommes d'affaires qui, s'ils avaient à résoudre cette difficulté, s'en occuperaient immédiatement et qui ne permettraient que nous perdions tous les jours. Il est même des députés qui ont pu dire au ministre comment ils réaliseraient des économies marquées si on leur demandait de s'occuper de cela. Il est certain que nous devons agir avant la fin de la session pour réaliser ce que tous désirent tant. Je demande au ministre s'il peut nous dire que mon estimé des économies susceptibles d'être réalisées par la consolidation qu'il a promise est inexact. Sinon exact, peut-il nous dire quel estimé il a fait lui-même? Enfin, et c'est le plus important, quand est-ce qu'on va s'occuper de cette affaire en gens d'affaires?

L'hon. M. KENNEDY: Je ne suis pas en mesure de vérifier la déclaration que mon honorable ami (M. Ryckman) a donnée au comité sur ce qu'on pourrait économiser si la consolidation se faisait immédiatement et je ne puis dire davantage la somme exacte des économies que cela permettrait de réaliser. Mais je puis dire que si nous tenons compte de la dépense annuelle et qui, comme l'a fait observer hier l'honorable député de Marquette (M. Crerar), se monte à plus de $330,000,000, nous avons peut-être raison d'agir lentement et avec circonspection et de prendre le temps voulu pour nous assurer que ceux qui seront chargés de cette entreprise soient des hommes capables de la faire réussir. Je puis ajouter qu'en ceci nous suivons un exemple qui nous a été donné par le gouvernement que mon honorable ami appuyait pendant la dernière élection. Il a nommé ses directeurs en mai 1921 et, dans sa sagesse, il a décidé de procéder lentement en ce qui regarde la consolidation. Je crois qu'il avait peut-être raison. Pour ce qui est du Gouvernement actuel, nous voulons amener la consolidation aussi rapidement que possible.

M. EVANS: C'est avec intérêt que j'ai suivi la discussion de cette importante question que je regarde comme le plus grand problème auquel le Gouvernement et le peuple doivent faire face aujourd'hui. Notre attention se dirige forcément

sur le déficit que nous devons envisager. Afin d'aider les chemins de fer à réaliser leurs frais nous avons élevé les tarifs à plusieurs reprises. De fait, nous les avons tellement élevés qu'ils sont devenus comme le tarif de revenu; plus le tarif est élevé, moins nous recevons de revenus. Il est évident que les tarifs actuels ne permettent pas au commerce du pays de s'exercer librement. Je ne vois, comme on l'a conseillé, qu'il soit nécessaire de retenir les services d'experts des Etats-Unis ou d'Europe, pour nous dire comment administrer nos chemins de fer. Pour l'observateur indifférent même, il semble exister plusieurs moyens d'apporter des améliorations.

Je crois qu'il se produit actuellement beaucoup de coulage et cela est visible même pour ceux qui ne s'y connaissent pas en affaires de chemins de fer. J'en citerai un ou deux cas. Il y a d'abord ce coûteux système de deux lignes donnant le même service comme cela se voit dans l'Ouest et même aussi à l'est du Canada. Par exemple nous avons à l'ouest de Saskatoon deux lignes qui sont si rapprochées l'une de l'autre sur une distance de cent milles qu'on pourrait se serrer la main d'un train à l'autre. Et si cette absurdité n'était pas complète en elle-même, on voit le service de messageries des deux compagnies, le Nord-de la même manière et exactement aux mêmes heures tous les jours. On ne s'occupe nullement du service à donner au public.

Voilà plusieurs mois que cela existe, et quand on a réclamé, l'administration a répondu que le changement était impossible.

Il faudrait trouver moyen de convaincre les employés du réseau qu'ils en sont propriétaires indivis avec le reste des citoyens. Ceci s'applique aux télégraphistes, aux mécaniciens de locomotives, aux agents à tous les degrés jusqu'aux aiguilleurs et aux hommes de la voie.

Il serait intéressant de savoir ce qui se perd tous les ans en avaries aux bagages durant le transit. Une bonne partie de ces pertes pourraient être évitées. Le ministre voudra sans doute nous renseigner à ce sujet avant la fin du débat. J'ai même pensé, monsieur le président, à proposer qu'on accorde une prime aux employés calculée sur la longueur ou l'excellence de leurs services. Il faut faire quelque chose pour empêcher ces pertes considérables. On aurait aussi intérêt à connaître ce que coûte au pays le transport des fonctionnaires sur les lignes du réseau et si vraiment ces déplacements sont toujours nécessaires.

[M. Evans.]

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Mitchell) s'est déclaré l'adversaire du régime étatiste. J'en conclus qu'il est prévenu contre l'exploitation du réseau par l'Etat. Il y a des indices que les hommes qui ont été chargés de conduire cette exploitation n'ont pas toujours eu pour but unique de faire réussir le régime de la gestion publique. Il faut pourtant bien se rendre compte que les chemins de fer ont été nationalisés et qu'il ne reste qu'une chose à faire au Gouvernement, c'est de les exploiter au mieux des intérêts du contribuable. Le pays a besoin pour gérer les chemins de fer d'hommes convaincus qu'ils pourront obtenir des succès dans leur exploitation.

On nous rappelle souvent que le Pacifique-Canadien a obtenu des résultats magnifiques, tant dans la gestion que dans la satisfaction du public. J'ai mes doutes à cet égard, si je considère ce qu'il en a coûté à la compagnie pour établir cet immense réseau. S'est-on jamais demandé en quelle mesure l'Etat avait contribué à ce succès? La compagnie ne s'est pas formée et n'a pas construit sa ligne expressément pour l'avantage du public. Mais le pays lui a donné des subsides, des voies construites, des concessions de terre dont la valeur aujourd'hui égale près de $40,000 par mille de voie en exploitation.

J'ai été renversé par l'énormité de ces chiffres quand j'ai eu fini mon calcul. En outre, le Pacifique-Canadien a toujours le premier établi le prix du transport, et il a eu soin de le fixer assez haut pour lui permettre de distribuer annuellement des dividendes de 10 p. 100, sans parler du partage avantageux de certaines émissions. On est porté à croire que le pays existe pour faire la fortune du Pacifique-Canadien. Heureusement, les chefs du Pacifique eux-mêmes commencent à se rendre compte que le réseau national est en mesure de lui livrer une concurrence sérieuse. Je suis particulièrement heureux d'apprendre que le ministre des Chemins de fer est décidé à employer tous ses efforts pour faire réussir l'entreprise entre les mains de l'Etat.

Si je puis parler au nom de l'Ouest, je vous assure que nos populations sont fières de leur chemin de fer et qu'elles contribueront au succès de l'exploitation autant qu'elles pourront. Mais elles insistent auprès du ministre pour qu'il ne confie la direction du réseau qu'à des administrateurs qui ont confiance en eux et dans le système de la régie publique.

Une autre condition de succès pour le réseau national, c'est la création de lignes

tributaires. Dans les provinces du Nord-Ouest, un certain nombre de ces lignes étaient à l'état de projets et pour quelques-unes même les opérations du tracé étaient terminées, quand elles dépendaient encore des gouvernements provinciaux qui les avaient autorisées; mais depuis les concessions sont tombées en déchéance. De son côté, le Pacifique-Canadien a obtenu des concessions et commencé les travaux d'études des lignes qu'il veut établir dans certaines régions avant que le réseau national y pénètre lui-même et où les colons manquent de moyens de transport rapide. Ces chartes ou concessions sont expirées, et la compagnie du Pacifique cherche à les faire renouveler.

J'espère que l'administration des chemins de fer canadiens fera en sorte d'éliminer autant que possible ce doublement des voies et qu'elle construira des ligne auxiliaires dans ces régions où on en a grand besoin pour le moment.

M. GARDINER: Est-ce qu'une partie de ce crédit de $1,286,000 pour construction sera employée à poser des rails cet été sur les voies dont la plate-forme est terminée?

L'hon. M. KENNEDY: Non.

M. GARDINER: Est-ce qu'une partie du crédit de $4,990,000 pour améliorations sera employée pour ces travaux?

L'hon. M. KENNEDY: Non.

M. GARDINER: Qu'est-ce que le gouvernement a l'intention de faire pour le pont de la rivière Red-Deer de Hanna à Medicine-Hat? Fera-t-on les travaux cette année?

L'hon. M. KENNEDY: Je n'ai pas les renseignements ici, mais je me ferai un plaisir de les obtenir et de les donner à mon honorable ami à la prochaine séance du comité.

M. GARDINER: Je voudrais parler un peu plus de cette affaire. Dans l'ouest du Canada en ce moment les chemins de fer canadiens nationaux ont construit beaucoup de milles de plates-formes sur lesquelles il n'y a pas de rails. Quelques-unes de ces plates-formes ont été construites depuis plus de deux ans dans l'intention de donner aux colons de ces différents districts les facilités dont ils avaient besoin. Je comprends d'après ce que dit le ministre, que ce n'est pas l'intention du Gouvernement ou des administrateurs des chemins de fer, autant que je puis le savoir, de poser des rails sur ces plates-formes durant l'été. Je voudrais faire remarquer à la Chambre que les gens qui vivent dans ces régions éloignées ont besoin de facilités de transport. Les plates-formes ont été construites dans beaucoup d'endroits et tout ce qui reste à faire c'est de poser les rails. J'estime que la politique de laisser ces gens sans facilités de transport, simplement pour ne pas dépenser d'argent pour le posage des rails, est insoutenable dans toute circonstance et je déclare que les fonctionnaires nommés pour s'occuper des chemins de fer nationaux devraient prendre le plus tôt possible en considération cette question importante. Ces voies se détériorent chaque jour et on pourrait aussi bien les utiliser pour rendre service aux colons de ces régions éloignées. Il y a deux ou trois jours j'ai reçu une lettre d'un homme de la circonscription que je représente et qui vit le long de cette ligne sur laquelle on n'a pas posé de rails—c'est l'embranchement de Hanna à Medicine-Hat du Nord-Canadien—et il me dit que quelle que soit la récolte, il y a plus de deux cents familles hollandaises qui ont l'intention d'abandonner la région si on ne pose pas les rails cette année. Elles vivent le long de la voie et quiconque connaît les colons hollandais sait que ce sont les meilleurs colons que nous avons. Ils sont industrieux et s'occupent de leurs affaires. Ce sont de bons cultivateurs et ils réussissent comme colons. Comme je l'ai dit ici il y a deux ou trois jours, nous avons dépensé des millions pour faire venir des gens au pays et pourtant nous avons des voies où il ne manque que des rails pour attirer les colons dont nous avons besoin. Je maintiens qu'on devrait étudier cette affaire et poser si possible des rails sans nouveau délai.

M. MILLAR: Je voudrais poser une question au ministre. Je ne parlerai pas de cette affaire, bien qu'il y ait dans ma circonscription une petite ligne semblable à celle dont on vient de parler. Dans ce cas également les traverses sont posées, la plate-forme de la voie est terminée et les colons demandent qu'on finisse la ligne et qu'on l'exploite immédiatement. Si on ne peut pas terminer autrement la ligne, les cultivateurs sont décidés à entreprendre le travail eux-mêmes. Je passe à la question que je voulais poser. Des hommes qui ont beaucoup voyagé dans le pays et qui ont eu la possibilité de se rendre compte des choses, me disent qu'ils ont remarqué qu'on manœuvrait la marchandise avec peu de soin dans les hangars. Pendant les vacances de Pâques, pour citer un cas spécial un inspecteur du fromage m'a dit qu'il

se trouvait dans un hangar à marchandises et avait constaté que les employés retournaient une boîte à l'envers. Il savait ce que contenait la boîte et la valeur du contenu et qu'elle se briserait si on ne la maniait pas avec soin. Au bout de quelques minutes, la boîte s'est brisée et le contenu valant $12 a été complètement perdu. Des personnes m'ont dit qu'elles avaient souvent constaté un manque de soin dans la manutention et je me demandais si le ministre pouvait nous donner quelques renseignements à ce sujet.

Je ne blâme pas le département ni les anciens ministres ni qui que ce soit, car je me rends compte de la difficulté qu'il y a de contenir les employés lorsqu'ils ne sont pas sous la surveillance immédiate du contremaître, et même quand ils travaillent sous les yeux de ce dernier. J'ai pensé que, peut-être, le ministre pourrait nous dire à combien s'élevait les pertes annuelles que nous éprouvons de ce chef. Le présent ministre, je le sais, n'est aux affaires que depuis quelques mois à peine, de sorte qu'il lui serait assez difficile de fournir des chiffres exacts. Cependant, je me contenterais de chiffres approximatifs.

L'hon. M. KENNEDY: Certes! Je sais gré à l'honorable député d'avoir signalé cette question à la Chambre, car elle intéresse tout le monde. Je n'ai reçu aucun rapport à ce sujet de la part de l'administration des chemins de fer nationaux ni touchant les marchandises brisées en particulier, sauf qu'on m'assure que les dégâts ainsi causés sur les chemins de fer nationaux ne sont pas plus considérables que sur les autres lignes. Je ne saurais dire au juste à combien s'élèvent ces pertes. J'attirerai l'attention de l'administration sur cette question et j'ai la certitude qu'on prendra des mesures afin d'apporter remède à la situation, s'il a lieu.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Je doute fort qu'il soit sage de ma part d'intervenir dans le présent débat, qui a déjà duré assez longtemps. Cependant, monsieur l'Orateur, vu que je diffère sous certains rapports de l'opinion générale relativement à nombre de questions qui ont été mises sur le tapis, il est peut-être à propos que tous les représentants du peuple manifestent leurs vues. Depuis l'ouverture de la présente session, je doute fort que l'on ait soulevé une discussion plus à propos ni plus utile que le débat qui touche à sa fin. Il a été surtout remarquable en ce sens que l'on a évité tout ce qui aurait paru être de l'antagonisme politique et que personne n'a cherché à en tirer quelque avantage de parti. Il devrait toujours en être ainsi, d'ailleurs. Jamais le peuple canadien n'a eu à faire face à un problème de cette envergure et il est fort douteux qu'il surgisse, au cours de la présente génération du moins, une question plus grosse de conséquences que celle des chemins de fer ou qui réclame une plus étroite coopération de pensée et d'action de la part de la population du Canada tout entier. Nous n'avons rien à y gagner si nous gaspillons le temps à ressasser le passé ou à insinuer que nous avons eu tort de construire des milliers et des milliers de milles de voies ferrées à une certaine époque de notre histoire et avec l'assistance des pouvoirs publics. Tout ce que nous pourrions dire à cette heure ne changerait rien à la situation ni ne pourrait faire rentrer dans le trésor public un seul dollar des sommes consacrées à l'exécution de ces entreprises.

Il est également inutile de débattre la question qui a été discutée à maintes reprises ici, à savoir quel est le meilleur des régimes: la nationalisation ou l'exploitation de nos chemins de fer par l'initiative privée. A mon idée, peu importe l'attitude que pourrait assumer les représentants du peuple, le Gouvernement est tenu de tirer le mieux possible le pays de l'impasse où il se trouve en exploitant lui-même le réseau de nos chemins de fer nationaux. Le régime de la nationalisation est en vigueur. Il se trouve ici des représentants du peuple qui, comme moi, doutent que nos chemins de fer soient exploités avec la même économie et la même efficacité sous le régime de la gestion publique que sous celui de l'exploitation privée, en dépit de la majorité qui soutient l'avis contraire. J'ai trop vu de près le gaspillage qui accompagne la gestion publique pour que l'on puisse me convaincre—même par une série de discours—à la théorie que l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat est absolument économique et efficace. Par tout le pays et sur tout le continent américain, il existe aujourd'hui un fort courant d'opinion en faveur de la nationalisation. Il se peut que ce soit la meilleure chose pour nous; mais je ne saurais me résoudre à croire que ce soit là le régime le plus économique ou encore qu'il soit nécessairement plus efficace que l'autre et mon opinion est basée sur une raison fondamentale. Un chemin de fer, un service d'utilité publique ou encore une compagnie qui sont exploités par l'initiative privée, engage et révoque ses employés suivant le bon plaisir des administrateurs. Ces derniers n'ont pas à rece-

voir les dictées politiques des gens qu'ils emploient. Or, tant que cet état de choses subsistera, une administration ne pourra jamais être aussi indépendante ni aussi efficace sous le régime de la nationalisation que sous celui de l'initiative privée. L'opinion que je formule, je le suppose, n'est guère conforme aux idées que professent un bon nombre des membres du groupe politique auquel j'appartiens. Je doute fort que mon opinion concorde avec celle d'un seul membre du parti progressiste. Cependant, je suis en communauté d'idées, je le sais, avec certains honorables députés de la droite. Il est inutile toutefois de m'étendre plus longtemps sur ce sujet, puisque le régime de la nationalisation est en vigueur et que nous sommes tenus de nous en tirer le mieux possible. Quelles que soient mes opinions personnelles, mon devoir consiste à faire tout ce qui dépend de moi afin de rendre ce régime plus populaire et plus efficace. Mes efforts en ce sens seront peut-être inutiles; j'ai toutefois une autre observation à faire valoir avant la clôture du présent débat.

J'ose espérer, monsieur le président, que vous me pardonnerez de retenir encore quelques instants l'attention de la Chambre, car je tiens à aborder aussi légèrement que possible certains aspects de la discussion tout en priant les honorables membres de bien songer à la façon dont le pays et d'autres honorables députés apprécieront leur attitude.

On a fait allusion—assez légèrement toutefois—aux entreprises privées comme devant être nécessairement accompagnées d'agiotage, de majoration d'actions, de grapillage et de maladministration. Je dois dire, à titre de citoyen du Canada, que par rapport à la majorité de nos grandes entreprises industrielles, pareille allusion me semble injuste. Il me ferait peine de penser qu'elle fût méritée. Ces attaques proviennent d'une habitude irréfléchie de traiter ces questions de manière à faire de l'éloquence, à exciter les esprits, à vilipender les capitalistes plutôt qu'à respecter la vérité des faits. C'est là un procédé absolument condamnable. Obligés que nous sommes de faire face aux exigences d'une dette déjà considérable et qui se complique du fort déficit annuel résultant de l'exploitation de nos chemins de fer, il nous faut créer de la confiance en nos institutions, en la capacité du Parlement de résoudre le problème qui s'impose à l'heure qu'il est, et en la capacité de nos grands industriels, de sortir victorieusement de la crise dont nous souffrons. Ce n'est pas par une critique gratuite et irréfléchie que nous aiderons à l'avancement du pays. Je ne suis pas avocat du Pacifique, je n'ai pas à le défendre, jamais je n'en ai attendu ni reçu un seul denier; mais dans la région d'où je viens, on conçoit que cette entreprise a été précieuse pour le Canada jusqu'au point de révéler ce pays au reste de l'univers. Je ne crois pas me tromper en disant que les actions de cette compagnie n'ont jamais été majorées. Elle a obtenu de l'aide—pas beaucoup cependant, comparativement aux subventions qu'on a pris l'habitude d'accorder dans la suite—pour étendre sa ligne à travers le continent en dépit de maintes difficultés et de maintes raisons de découragement. Le Pacifique-Canadien fut l'œuvre de grands fondateurs d'empire, d'hommes parfois rudes mais toujours vaillants, qui comprenaient l'énormité de leur tâche et ont eu le courage de la mener à bonne fin. C'est là une œuvre dont le Canada doit être fier. Dans l'Est, ce réseau aide au moins à une partie du Canada et lui aide à merveille en réalisant tout simplement l'objet pour lequel il fut créé, c'est-à-dire en maintenant le trafic canadien dans les limites des voies canadiennes. Cette compagnie a droit à notre gratitude pour avoir construit au moins un port dans les limites du Canada. J'énonce ici une doctrine que certains députés ne semblent pas avoir trouvée tout à fait de leur goût au cours de cette session, mais qui ne traduit pas moins fidèlement les aspirations des vrais Canadiens qui ont assez de clairvoyance pour élaborer une politique avantageuse non seulement à une partie du Canada, mais au Canada tout entier.

Quoi que fasse l'honorable ministre, j'espère que ni la Chambre des communes ni le Sénat ne songeront à isoler l'Intercolonial du réseau des chemins de fer de l'Etat. Quelques-uns céderont peut-être à un sentiment de partialité à cet égard. Il est certain, cependant, que l'avenir de l'Est repose non pas dans la séparation mais dans une union de plus en plus étroite. On peut en dire autant du reste du Canada. J'espère que toute la population le comprendra ainsi. Ne retranchons rien du réseau général. Les Provinces maritimes offrent les ports d'Halifax et de Saint-Jean comme ports d'hiver, et le littoral de l'Atlantique offre également des ports d'été. Tenez-nous unis au réseau de chemins de fer, faites administrer le tout par les hommes les plus habiles que vous puissiez vous procurer, mais que le tout soit administré comme une seule et même unité et non comme s'il s'agissait de plusieurs organisations

distinctes qui pourraient se nuire les unes aux autres. Qu'on nous gratifie en même temps d'une mesure raisonnable d'autonomie, que chaque région soit dotée d'une administration au moyen de laquelle la population de cette région puisse venir en contact plus intime avec ceux qui, plus au fait de la situation, sauront orienter les opérations des chemins de fer de manière à assurer le plus de progrès à chaque localité. Je demande non pas plus de privilèges spéciaux, mais simplement, ce que tout homme peut raisonnablement espérer, c'est-à-dire le droit d'être facilement entendu, de faire examiner de justes réclamations sans retard inutile et sans avoir de trop longues distances à parcourir. L'ancien ministère avait pris pour principe de suggérer ou d'appuyer l'idée mise en pratique par le conseil d'administration des chemins de fer et qui consistait à diviser ces chemins de fer en groupe ou en sections régionales où il y aurait une autorité assujettie au pouvoir central mais sans cesser d'être l'autorité suprême dans la région. Des observations que l'on a présentées je conclus que le premier ministre actuel (M. Mackenzie King) n'a pas l'intention de se départir de ce principe. J'espère qu'il y tiendra et que le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) jugera à propos de faire fixer le centre d'une très vaste région dans le comté où mon honorable ami le secrétaire d'Etat (M. Copp) est si fortement appuyé. J'ai suivi avec beaucoup d'attention et de plaisir la discussion que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a faite de cette question.

A mon sens, il a soumis à notre examen deux choses principales. En premier lieu, il tombait d'accord avec les représentants des Provinces maritimes quant à l'administration régionale; cependant, il a encore proposé autre chose. Il pensait qu'en biffant des charges du chemin de fer, la dette consolidée, on lui viendrait en aide. J'admets entièrement l'assertion du député de Brome (M. McMaster) que ce n'est là qu'une simple question de comptabilité qui ne touche pas au point important de l'affaire. Nous ne saurions en tirer de soulagement. Je partage de grand cœur l'avis du représentant de Marquette, lorsqu'il propose de coloniser le pays le long du réseau. L'idée est excellente et j'ai confiance que le Gouvernement ne négligera rien pour nous procurer des colons de la bonne sorte.

Je n'ai pas à m'attarder davantage à ce sujet, mais je voudrais faire observer que jusqu'à cette heure, si j'en excepte quelque chose que disait en ces derniers instants le

député de Saskatoon, rien n'a été conseillé, suggéré ou susurré de ce qu'on pourrait faire pour démêler ce problème ou pour diminuer les dizaines de millions de dollars par lesquels se chiffrent nos déficits annuels. Ce n'est pas un cas que nous pourrons résoudre en cherchant uniquement à faire de petites économies dans la mise en service d'un wagon réservé ou dans d'autres choses de même nature. Nous devons nous occuper de choses plus importantes, et je crois que le député de Saskatoon avait presque la même idée que moi. Cette idée peut ne rien valoir; cependant, j'ai confiance qu'elle contient le germe d'un programme, et c'est pour cela que je désire la soumettre à la Chambre ce soir.

En étudiant le problème, j'ai été frappé par une remarque que faisait, il y a probablement un an, une autorité des chemins de fer nationaux, ou quelqu'un qui parlait en son nom—que le réseau de l'Etat serait bientôt en mesure de faire une concurrence salutaire au Pacifique-Canadien. Je conçois que bien des gens au Canada aient applaudi à ce propos et qu'ils aient cru qu'une ère nouvelle et glorieuse luirait au pays ou dans leur région. Malheureusement, ce n'est pas ainsi que j'interprète cette remarque. Que veut dire une concurrence salutaire lorsqu'il s'agit des résultats réels, des dollars et des cents? La rivalité commerciale est une guerre commerciale et celle-ci est aussi ruineuse pour les capitaux et les ressources qu'une guerre entre les nations. Elle peut l'être un peu moins, mais elle est de même nature. Ce qu'il nous faut, selon moi, ce n'est pas la rivalité entre deux réseaux luttant l'un contre l'autre et s'efforçant de se saper et de s'évincer mutuellement. Ce qu'il nous faut c'est une coopération harmonieuse entre les deux grands réseaux afin de donner au public, non pas le service dont il a besoin—je ne dirai pas cela; je me servirai d'un langage plus prudent, car je veux parler avec le sentiment de la responsabilité qui m'incombe—non pas, dis-je, le service dont le public a besoin, mais celui que le pays est en état de lui donner et pour lequel le public est en mesure de payer; non pas un service qui résultera en un déficit, mais un service qui rapportera assez pour solder les frais.

On ne saurait violer ce principe sans empirer la situation. Qu'avons-nous? Le député de Saskatoon a parlé à bon escient et avec autorité du parallélisme des voies ferrées dans l'Ouest. Je ne saurais suivre comme lui le tracé de ces voies, mais je puis appeler l'attention du comité sur une chose qui, à mes yeux, caractérise bien la

situation générale et qui fera comprendre l'idée que je veux soumettre à l'examen du ministre et de tout le comité. Si vous voulez vous rendre d'Ottawa à Montréal, vous pouvez le faire par trois voies distinctes.

Une VOIX: Par quatre.

L'hon. M. BAXTER: Disons quatre, si vous l'aimez mieux. Ces voies, je l'avoue, desservent différentes parties du territoire. Deux appartiennent au Pacifique-Canadien, une au Grand-Tronc et l'autre au réseau national. La ligne du Pacifique-Canadien qui aboutit à la gare de la place Viger ne fournit pas de train rapide; le chemin de fer National en fournit un qui peut passer pour assez rapide, un bon train d'entier parcours muni de toutes les commodités; la ligne du Pacifique-Canadien en fait autant. Je ne demanderai pas que les riverains de ces chemins de fer soient séparés du reste du monde par la discontinuation de tout un service; mais je déclare que s'il existait un peu de gros bon sens dans l'administration de cette entreprise, les directeurs du Pacifique-Canadien et ceux du National-Canadien auraient causé ensemble et pris des mesures pour maintenir un train rapide qui auraient amenés les gens pressés de Montréal à Ottawa, ou vice versa, au lieu de faire circuler trois trains rapides.

Pour le service moins rapide de gare à gare, on ferait circuler sur chacune des lignes des trains omnibus, sans quoi on ferait aussi bien d'en abandonner l'exploitation. Je ne donne ici qu'un seul exemple de l'état de choses qui prévaut en mainte partie du pays. On comprendra peut-être pourquoi je demande au comité de ne pas le prendre de si haut avec le Pacifique-Canadien, comme s'il s'agissait d'un malfaiteur qu'on traduirait devant le tribunal de la Chambre. A mon sens, ce n'est pas ainsi qu'il convient d'agir.

A l'armée on a ce qu'on appelle l'officier de liaison; ce qu'il nous faut, c'est une manière de comité de liaison. Le Pacifique-Canadien choisira quelques hommes parmi son personnel administratif ou dans celui du trafic-voyageurs ou du trafic-marchandises; les chemins de fer nationaux en feront autant, de sorte que les deux réseaux se trouveront également représentés dans ce comité ou cette commission. Ces hommes mettront leurs connaissances spéciales à contribution; ils s'entretiendront entre eux de choses comme celles dont je viens de parler et qui ont trait au service des voyageurs, de même que d'autre choses qui se rattachent au service des marchandises et dont je ne connais rien. Il s'agira d'indiquer à chaque chemin de fer ce qui peut être supprimé, quelles sont les dépenses qui peuvent être réduites et jusqu'à quel point un service peut être utile sans qu'il soit besoin de le doubler. Il me semble que c'est ainsi qu'on doit s'y prendre. Ce que je suggère ici n'aura pas pour effet de faire disparaître les déficits non plus que d'écarter maints autres inconvénients; mais ayant en l'idée que ce serait chose excellente que de se donner la main, que de réunir pour discuter ces sortes de questions comme on fait d'ordinaire pour les autres choses, j'ai cru devoir profiter de l'occasion pour suggérer cet avis au ministre et au comité à titre de modeste contribution à la solution du problème des chemins de fer.

Certains de mes collègues ont sans doute des conceptions plus fortes et moins imparfaites que les miennes; mais, de grâce, qu'on ne s'attarde pas à rechercher sans cesse l'origine des difficultés de la situation présente; que l'on s'efforce plutôt de formuler des avis qui soient de quelque utilité à la commission, des avis propres à amener une certaine réduction des dizaines de millions de dollars que le ministre des Finances (M. Fielding) devra trouver non pour majorer des actions ni pour en faire profiter les capitalistes, mais pour mettre à la disposition du public un service qui coûtera d'autant moins que le prix de revient. Si l'on envisage la question de ce point de vue et que l'on soit obligé de prélever quarante ou cinquante millions de dollars pour combler le déficit, cet argent ne tombera pas dans le gousset de quelque gros actionnaire; il servira à rendre le transport des voyageurs et des marchandises moins cher qu'il ne serait autrement.

Tant qu'on n'examinera pas le problème sous cet angle, tant qu'on ne tiendra pas compte du coût du service—j'emploie le mot dans son acception la plus large—qu'on ne rognera pas partout où ne peut le faire, et que le public ne soldera pas le coût du service, il se trouvera des gens qui prendront chaque année quelque chose au pays au lieu d'alimenter sa caisse. Je ne puis envisager le problème sous un autre jour que celui-là. C'est une simple question d'arithmétique; c'est aussi une question de principe. J'ajouterai encore que c'est une question de politique—non de grande politique ou de haute stratégie; c'est tout simplement la règle bien connue qui veut qu'on ne dépense pas plus qu'on ne gagne et, lorsqu'on ne peut s'y conformer, qu'on s'arrange pour travailler davantage afin d'ac-

croître son revenu et faire face aux dépenses que l'on juge nécessaires.

L'hon. M. KENNEDY: Le débat qui dure depuis deux jours est à la fois utile et instructif, et je puis donner l'assurance que le Gouvernement et le ministre des Chemins de fer tiendront compte comme il convient des avis que l'on a suggérés. Il n'en reste pas moins vrai que le comité n'a pas encore adopté un seul crédit. Il en est trois qui se suivent et qui se rattachent à l'objet de la présente discussion. Je conseillerais au comité d'adopter ces trois articles du budget pour passer ensuite au suivant; au cours de la suite du débat ou lorsque le comité reprendra l'examen du budget des Chemins de fer et des Canaux, il sera toujours loisible aux membres du comité de revenir sur le sujet, si toutefois ils jugent utile de le faire.

L'hon. J. A. STEWART: Ces articles sont ceux qui se prêtent le mieux à la discussion générale de la question. Comme plusieurs députés sont absents ce soir, j'aimerais que le ministre nous donnât l'assurance qu'il nous sera permis, au cours de l'examen des autres articles de son budget de reprendre la discussion sur la question des chemins de fer. S'il consent à cela, nous ne nous opposerons pas à l'adoption de ces trois crédits. Si je ne me trompe, les deux qui suivent ont trait au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique, ils ont été soumis à la commission qui les a approuvés. Dans ce cas, je ne m'oppose pas à leur adoption.

(Le crédit est adopté.)

Une somme n'excédant pas $25,750,000.00 pour faire face aux dépenses faites ou aux dettes encourues (là où les sommes disponibles provenant des recettes nettes des opérations sont insuffisantes) par ou au nom de la Grand Trunk Railway Company of Canada ou toute compagnie comprise dans le réseau du Grand Trunk Railway ou l'une quelconque ou plusieurs de ces compagnies en excluant, cependant les dépenses et obligations encourues par et au nom de la Grand Trunk Pacific Railway Company (excepté tel que spécifiquement prévu à la clause (g) des présentes) sous l'un quelconque des titres ci-dessous:

(a) Déficit dans l'exploitation. (b) Acquisition de propriétés, de matériel et d'approvisionnements. (c) Intérêt et fonds d'amortissement sur billets, garanties ou obligations. (d) Principal et intérêt des prêts échus ou venant à échéance, garantis ou non garantis. (e) Construction et améliorations. (f) Coordination ou consolidation de lignes de chemins de fer et de facilités de transport. (g) Garantie, par ladite Grand Trunk Railway Company, des garanties de la Grand Pacific Railway Company. La somme autorisée par les présentes pourra être appliquée de temps à autre, à la discrétion du Gouverneur en conseil sous forme de prêts en argent ou de garantie, ou en partie sous une forme et en partie sous l'autre. Si elle est appliquée sous forme de prêts, la ou les sommes avancées seront remboursables sur demande, avec intérêt au taux fixé par le Gouverneur en conseil, payable semi-annuellement, garantie par une ou plusieurs hypothèques sur ces propriétés, sous telle forme et contenant tels termes et conditions, non incompatibles avec les présentes, que le Gouverneur en conseil approuvera. Si elle est appliquée sous forme de garantie, toute telle garantie pourra l'être du principal et de l'intérêt des billets, obligations ou garanties d'une ou de plusieurs desdites compagnies spécifiées par le Gouverneur en conseil, et peut être signée par le ministre des Finances, au nom de Sa Majesté, sous telle forme et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil jugera convenables et applicables, $25,750,000.

[L'hon. M. Baxter.]

Des DEPUTES: Adopté.

(Le crédit est adopté.)

Une somme n'excédant pas $15,900,000 pour faire face aux dépenses faites ou dettes encourues (à la ou les sommes disponibles provenant des recettes nettes des opérations sont insuffisantes) par ou au nom de la Grand Trunk Pacific Railway Company ou toute compagnie comprise dans la Grand Trunk Pacific Railway Company ou l'une quelconque ou plusieurs de ces compagnies (en excluant cependant les dépenses et obligations encourues par et au nom de la Grand Trunk Railway Company qui sont prévues à la clause (g) de l'article précédent, sous l'un quelconque des titres ci-dessous): (a) Déficit dans l'exploitation. (b) Acquisition de propriétés, de matériel et d'approvisionnements. (c) Intérêt et fonds d'amortissement sur billets, garanties ou obligations. (d) Principal et intérêt des prêts échus ou venant à échéance, garantis ou non garantis. (e) Construction et améliorations. (f) Coordination ou consolidation de lignes de chemins de fer et de facilités de transport. La somme autorisée par les présentes pourra être appliquée de temps à autre, à la discrétion du Gouverneur en conseil, sous forme de prêts en espèces ou de garantie, ou en partie sous une forme et en partie sous l'autre. Si elle est appliquée sous forme de prêts là où les sommes avancées seront remboursables sur demande, avec intérêt au taux fixé par le Gouverneur en conseil, payable semi-annuellement, garanti par une ou plusieurs hypothèques sur ces propriétés, sous telle forme et contenant tels termes et conditions, non incompatibles avec les présentes, que le Gouverneur en conseil approuvera. Si elle est appliquée sous forme de garantie, toute telle garantie pourra l'être du principal et de l'intérêt des billets, obligations ou garanties d'une ou de plusieurs desdites compagnies spécifiées par le Gouverneur en conseil et peut être signée par le ministre des Finances, au nom de Sa Majesté, sous telle forme et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil jugera convenables et applicables, $15,900.000.

Des VOIX: Adopté.

(L'item est adopté.)

Chemin de fer de la Baie d'Hudson: Têtes de ligne de Port-Nelson, $40,000.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Tout désireux que je sois de ne pas retarder les travaux du comité et d'aider le ministre à

l'adoption de ses crédits, je demanderais que cet article soit réservé, parce qu'un grand nombre de représentants de ce parti aimeraient à parler sur cette résolution, mais ils sont absents ce soir.

L'hon. M. KENNEDY: Je supposais que beaucoup de députés désiraient prendre la parole au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et, conformément à la demande de l'honorable député de Lanark (M. Stewart) j'ai réservé le chapitre 350, "Chemins de fer nationaux", à la page 65 du budget, afin de permettre la discussion sur le chemin de fer de la baie d'Hudson ou toute autre ligne de l'Etat.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Il vaudrait peut-être mieux réserver l'article. Quant à moi, et parlant au nom de ma circonscription, nous ne voyons pas la nécessité de dépenser même $40,000 à l'heure actuelle, pour ce chemin de fer, vu que nous avons déjà une ligne nationale outillée pour ce travail. Qu'a-t-on besoin de dépenser cet argent, cette année?

L'hon. M. KENNEDY: Si les honorables députés insistent, je réserverai l'article avec plaisir. J'expliquerai, toutefois, que ce crédit de $40,000 est destiné à l'entretien des biens de l'Etat à Port-Nelson.

L'hon. M. BAXTER: Cette somme comprend-elle de nouvelles constructions?

L'hon. M. KENNEDY: Non.

L'hon. BAXTER: Dans ce cas-là, je ne m'y oppose pas.

(Le crédit est adopté.)

L'hon. M. FIELDING: Le ministre de la Milice (M. Graham) devait soumettre l'étude de ses crédits. Il est absent, et le ministre du Travail (M. Murdock) va présenter les siens.

Travail—Pour enrayer le chômage, $100,000.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Quand nous avons étudié ce crédit, il y a quelque temps, l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) demanda qu'on en remît la discussion à plus tard. Je ne sais pas s'il désire encore discuter ce sujet.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre pourrait peut-être passer à un autre item. Je sais que l'honorable député de Vancouver-Sud est désireux de discuter cette question, mais il est absent.

Le crédit est réservé.

Divers—Imprimerie nationale—matériel, réparations et renouvellements, $30,000.

M. JOHNSTON (Last Mountain): Quelle est l'explication de l'augmentation de $10,000?

L'hon. M. MURDOCK: C'est pour l'achat d'une monotype et deux machines à fondre les caractères de monotype. L'achat de ce matériel a pour but d'obvier à la nécessité d'heures supplémentaires.

Le crédit est adopté.

Imprimerie nationale—Nouveau matériel, $67,100.

L'hon. M. STEWART (Lanark): Quelle est l'explication de cette énorme augmentation?

L'hon. M. MURDOCK: Je crains d'avoir inexactement renseigné sans le vouloir mon honorable ami, au sujet du dernier crédit. C'est pourquoi je vais lire la liste du matériel dont on a besoin à l'Imprimerie nationale, pendant l'exercice 1922-1923:

A la main—	
Composition	
Item n° 1—Deux presses à tirer les épreuves, grandeur n° 2, à $565 chacune	$1,130
C'est une addition au matériel existant.	
Item n° 2—Une presse à tirer les épreuves, grandeur n° 1	750
En remplacement d'une ancienne presse à épreuve Washington.	
Item n° 5—Deux nouvelles séries de caractères en bois et quatre séries de caractères de rechange	90
Addition au matériel actuel et renouvellement des caractères en bois défectueux employés pour imprimer les affiches.	
Item n° 6—6,100 pièces de garniture métallique	700
Matériel additionnel.	
Item n° 7—12 cabinets à caractères de monotype	1,200
Addition nécessaire pour compléter la série des matrices de caractères en usage.	
Monotype—	
Item n° 3—Deux machines à fondre les caractères de monotype, complètes	10,000
Equipement additionnel pour réduire la durée du travail supplémentaire.	
Item n° 8—Une série de chacune des dimensions, numéros 1, 2, 3 et 4, de six points n° 347J, 8 séries de matrices pour machines à fondre les caractères de monotype	115
Matériel additionnel.	
Linotype—	
Item n° 4—Nouvelle série de matrices pour les vingt linotypes actuelles	21,000
Ces matrices produiront des caractères de dimensions et de formes semblables à ceux des monotypes et permettront de faire la composition simultanément par les deux procédés, ou indépendamment par l'un ou par l'autre.	
	$25,985

Reliure

Item n° 1—Une machine à assembler ou collationner, type à dix compartiments, de 12 pouces par 16 pouces.. 6,000

Item n° 2—Une couseuse à la broche, (de côté) pour livres de 1¼ pouce d'épaisseur et maximum de trois broches.. 3,850

Item n° 3—Une machine à couvrir, à action continue, pour livres ayant une dimension maximum de 12 par 16 pouces.. 9,350

Ces trois machines seront à action combinée, pourront faire toutes les opérations d'une manière continue, sous la conduite d'un ouvrier, et pourront être employées séparément, ou en diverses combinaisons.

Avec l'item n° 4, elles remplaceront 13 machines distinctes maintenant en usage.

Item n° 4—Une couseuse à la broche (en selle), au complet.. 3,792

$22,992

Crédit

Vente de deux machines à couvrir simples, à $500.. .. .. $1,000

Vente de dix couseuses à la broche, du type Latham.. 1,311

Une machine ancien type à assembler les fascicules à la main, de nulle valeur.

$2,311 — 2,311

$20,681

Estampage—Enveloppes estampées—

Item n° 1—Une presse pour imprimer les enveloppes en deux couleurs différentes.. 3,200

Item n° 2—Une machine pour fabriquer les enveloppes de toutes dimensions et gommeuse automatique.. 6,000

Ces deux item assurent la fabrication des enveloppes en deux opérations, et remplacent deux machines démodées pour fabriquer les enveloppes et les imprimer en relief.

Ces machines comportent une disposition additionelle pour imprimer du même coup l'adresse de l'expéditeur, avec une encre d'une autre couleur.

Item n° 3—Un découpoir pour enveloppes de 3 p§ pouces par 6 pouces.. 100

Item n° 4—Un découpoir pour enveloppes de 3§ pouces par 6¼ pouces. 100

Les item 3 et 4 sont destinés à la confection d'une enveloppe de grandeur réglementaire et d'un autre format commercial.

Item n° 5—Une machine à repasser les découpoirs.. 2,500

Item n° 6—Une machine à aiguiser les découpoirs.. 1,500

Les item 5 et 6 sont destinés au repassage et à l'aiguisage de ces découpoirs de forme spéciale et assureront le fonctionnement expéditif et économique de ce service.

$13,400

[L'hon. M. Murdock.]

Suit la liste de différents articles dont on a besoin dans chaque salle de presse et dans la division du mécanicien en chef sans compter les réparations et les remplacements dans l'installation générale.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Le ministre a parlé de certaines machines qu'on a vendues. Peut-il m'apprendre si on les a vendues par vente privée ou aux enchères publiques ou autrement?

L'hon. M. MURDOCK: Je suis heureux que mon honorable ami m'ait posé cette question, car je n'en connais pas tous les détails moi-même. J'aurai ce renseignement que je communiquerai à mon honorable ami.

(Le crédit est adopté.)

Divers—Distribution des documents parlementaires et autres publications du Gouvernement, $40,000.

M. JOHNSTON (Last-Mountain): Je suis convaincu qu'on expédie par tout le pays, sans résultat avantageux, plusieurs tonnes de cette littérature. Je sais que j'en ai moi-même reçu une forte quantité et j'ai entendu d'autres députés en parler. Je conseillerais qu'on envoyât, avant de répandre ces documents aux quatre coins du pays, des questionnaires, demandant aux personnes à qui l'on a l'intention d'envoyer cette matière à lire de déclarer si elles désirent ou non l'obtenir. Il ne sert à rien d'encourir le coût élevé de l'expédition de cette littérature, si l'on ne la lit pas.

(Le crédit est adopté.)

Législation—en général—

Impression, papier à imprimerie et reliure.. .. .. $125,000

Impressions, reliure et distribution des lois.. 16,000

$141,000

M. CHAPLIN: Le ministre a-t-il l'intention de faire plus d'impression, cette année, qu'on en a fait, l'an dernier?

L'hon. M. MURDOCK: Du 1er avril 1921, d'après le décret du conseil n° 1940, daté du 18 août 1920, toutes les réquisitions pour l'impression des rapports annuels sont imputables directement sur le budget du département consacré, au lieu de l'être sur le crédit général, comme cela se faisait auparavant.

M. CHAPLIN: Mon observation se basait sur le fait que le papier se vend beaucoup moins cher qu'on le payait, l'année dernière, et il me semble qu'il serait raisonnable de diminuer le montant de ce crédit.

L'hon. M. GUTHRIE: Au sujet du crédit relatif à l'impression, à la reliure et à la distribution des lois annuelles, je fais

observer que jusqu'ici le département de la Justice s'est chargé de ce travail. J'ai conclu des observations que l'orateur a faites, un de ces derniers soirs, qu'on continuera à en imputer le coût sur le budget du département de la Justice. Le ministre peut-il me dire pourquoi on le comprend, aujourd'hui, dans le budget du département du Travail?

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami comprendra que ce crédit ne concerne pas le département du Travail en particulier. Le crédit se trouve exactement dans la situation où il était précédemment, sauf que l'Imprimerie nationale qui relevait jusqu'à ces derniers temps du secrétariat d'Etat dépend maintenant du département du Travail.

(Le crédit est adopté.)

Service naval—Entretien et maintien de la marine royale canadienne, $1,500,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Je préférerais que le ministre nous soumit ses prévisions budgétaires relatives à la milice. Le chef de l'opposition se propose de faire des observations sur le dit budget naval, et il ne peut être ici au moins, d'ici quelques instants.

M. CHURCH: Quand le budget naval sera-t-il discuté?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre de la Milice): On a appelé le crédit, mais mon honorable ami de Wellington-Sud demande qu'on étudie plutôt le budget de la milice.

L'hon. M. GUTHRIE: Je comprends que les honorables députés de Toronto-Nord (M. Church), de Hamilton-Est (M. Mewburn) et de Kingston (M. Ross) désirent parler sur le crédit du service naval et ils seraient reconnaissants envers le ministre, si ce dernier ne soumettait à la discussion ces crédits que lundi, vu qu'ils ne peuvent être présents ici, demain.

L'hon. M. GRAHAM: Nous réserverons pour lundi, les prévisions budgétaires relatives au service naval.

(Le crédit reste en suspens.)

Milice et Défense—Entraînement des cadets, $450,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je dois dire que la dernière fois qu'on a discuté les prévisions budgétaires du département de la Milice, j'ai dit que je ferais certaines déclarations. J'ai ici un amendement, mais le président a décidé que je ne pouvais pas le présenter moi-même.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose que le crédit relatif au service des cadets soit réduit de $100,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre voudrait-il nous expliquer ce qu'il entend faire avec le service des cadets, après cette réduction de $100,000?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne peux donner aucun détail en l'absence du sous-ministre, mais je crois qu'on supprimera le campement, cet été. Les jeunes gens comprendront et partageront le sacrifice que nous faisons dans la circonstance. Les autres exercices continueront dans les établissements scolaires comme auparavant, mais il n'y aura pas de campement cet été. Je dois faire remarquer au comité que cela s'applique à cette année et aucun engagement n'est pris pour l'avenir; en effet, si le public connaissait la nature de ces exercices, il apprécierait certainement leur grande utilité. Le nombre des cadets augmente considérablement d'année en année. Cette année nous en avons beaucoup plus qu'auparavant. Pour donner au comité une idée du travail qu'on accomplit, je dirai que ces exercices se poursuivent pendant toute l'année scolaire et comprennent des cours de signalisation, aide aux blessés, exercices physiques, jeux, exercices militaires élémentaires, travail de reconnaissance et tir. L'an dernier, les élèves ont campé pendant six jours au cours desquels ont eu lieu les divers exercices, que j'ai énumérés. Pour montrer l'importance que cette œuvre prend, je citerai les chiffres suivants:

	Nombre de cadets au 10 avril 1922
Nouvelle-Ecosse	3,634
Ile du Prince-Edouard	735
Nouveau-Brunswick	1,603
Québec	42,081
Ontario	29,573
Manitoba	9,803
Saskatchewan	5,004
Alberta	5,330
Colombie-Britannique	5,303

M. CHURCH: Je regrette infiniment d'apprendre la décision qu'a cru devoir prendre le ministre à l'égard des services scolaires. J'estime que c'est le plus rude coup qui ait jamais été porté à la milice du Canada que de supprimer les camps scolaires de Niagara, Barriefield, London et autres endroits. On y voyait les élèves des écoles publiques et séparées, et aussi ceux des écoles supérieures de toute la province, qui venaient là pour s'instruire. Je ne connais de subvention de l'Etat qui soit mieux employée que celle-ci. Les exercices qui se font dans ces camps inculquent aux enfants l'esprit de patriotisme; c'est toute une éducation et en même temps je considère que c'est une œuvre religieuse. Ces

enfants, après qu'ils ont passé dix mois de l'année à l'école, sont amenés dans ces camps où ils restent pendant huit ou dix jours, à faire des exercices physiques et à suivre la routine de la vie de camp aussi quelques exercices militaires. On leur donne des leçons de natation; on leur apprend à être des hommes et des patriotes.

Pour moi, c'est dans l'ensemble des crédits de la milice, celui qu'on n'aurait jamais dû modifier. S'il existait un article auquel le Gouvernement ne devait pas toucher, c'était celui des cadets, car les jeunes garçons dont il s'agit forment la base de notre milice. Ces jeunes gens de 15 et 16 ans seront les volontaires de demain; personne ne le sait mieux que les officiers de notre milice. J'ai vu le 12ème bataillon de York arriver, avec d'autres, au camp, l'été dernier. Beaucoup d'entre eux étaient des élèves de ces sociétés de préparation, âgés de dix-sept ou dix-huit ans. En supprimant cet article, on va désorganiser complètement la milice. C'est agir à l'encontre du désir général, car on approuve ces camps de cadets au Canada.

Une société s'est formée à Toronto sous le nom de "Sportsmen's Patriotic Association". Elle s'est déjà mise à l'œuvre et a dépensé beaucoup d'argent à préparer les élèves des écoles publiques et séparées et aussi ceux des écoles supérieures, pour le campement de l'été prochain. Le président est P. J. Mulqueen, qui prête son concours à titre gracieux. Les campements devaient être installés à Niagara, Barriefield, London et ailleurs. Ils se sont préparés tout l'hiver pour ces camps où l'on doit apprendre aux jeunes garçons d'Ontario à deprendre aux jeunes garçons d'Ontario à devenir de bons citoyens. L'Association engage des instructeurs qui visiteront les écoles, publiques, séparées et supérieures une fois par semaine pendant les mois d'hiver, pour apprendre aux élèves la gymnastique et autres exercices, et quand viendra l'été, ils seront prêts à les accompagner au camp.

Il ne s'agit pas de militarisme, mais de développer notre jeunesse canadienne. Nous dépensons des sommes énormes pour encourager l'élevage des animaux.

La ville de Toronto a elle-même dépensé un million pour construire un édifice dans ce but. De telles dépenses sont bonnes en elles-mêmes, mais je me plains de ce que le département de la Milice et le ministre de l'Hygiène ne font pas assez pour la jeune génération. L'adolescent d'aujourd'hui sera le citoyen de demain. Je suis peiné de voir que ce Parlement ne dépense pas un sou pour aider le développement de notre jeunesse. Il peut voter des millions pour les chemins de fer, mais il n'a pas un sou pour créer l'esprit patriotique au Canada. Le moment arrive où nous devrons aider les élèves de ces écoles à recevoir la préparation dont j'ai parlé, mais comment y arriverons-nous si nous diminuons ce crédit, ou s'il disparaît tout à fait? L'an dernier, lorsque je me trouvais au camp Niagara, j'y ai vu sept ou neuf mille enfants de toutes les dénominations religieuses et dont beaucoup venaient des pires bas-fonds des villes. Quelques-uns d'entre eux étaient insuffisamment nourris. Ils ont traversé sur le Cayuga, le Corona et d'autres bateaux, tandis qu'un plein bateau est venu de Hamilton, la circonscription du général Mewburn.

La préparation que les enfants reçoivent au camp leur est d'un grand avantage et je suis peiné de voir le ministre changer ainsi ses estimations en dernier moment. S'il est un ministre dont je voudrais voir les crédits adoptés plus vite que les autres c'est bien le ministre de la Milice. Je l'ai connu toute ma vie et j'ai toujours eu beaucoup d'estime pour lui, car c'est un bon sportsman. Récemment il a modifié ses estimations pour d'autres services et voici aujourd'hui qu'il veut faire d'autres changements et réduire les crédits des bataillons scolaires. Hier ou avant-hier soir on a voté $25,000 pour les Boy Scouts. C'est de l'argent bien dépensé, mais j'aimerais à voir le ministre faire quelque chose pour ces camps de bataillons scolaires. Si l'on supprime ces camps cela sera cause que la jeune génération qui habite des endroits impropres au développement physique aura à souffrir et n'aura pas de divertissements. Prenez l'exemple des autorités de Washington et de plusieurs gouvernements de divers Etats où les services des bataillons scolaires ont été quadruplés et quintuplés. Au Parlement du Commonwealth australien on a présenté une demande de crédit pour les exercices militaires des écoliers et le ministre de la Défense a dit ne jamais vouloir consentir à son retranchement.

Il est futile de parler de militarisme à ce sujet. Au camp, c'est à peine si le vingtième du temps est consacré aux exercices militaires; on s'occupe de jeux et de récréations physiques diverses au cours desquelles

on apprend aux enfants à obéir aux commandements. C'est une chose que je crois aujourd'hui utile. La ville d'où je viens dépense cette année 11 millions pour l'instruction publique, sans oublier l'entraînement physique. A l'Université de Toronto, les exercices physiques seront imposés. J'espère que notre crédit à ce sujet ne sera ni diminué ni supprimé. S'il l'est, cela sera cause que beaucoup d'écoliers d'Aurora et d'autres villes de l'Ontario ne pourront aller au camp de Niagara, les enfants des campagnes comme ceux des villes. Il y a au camp de Niagara des enfants qui viennent d'aussi loin que le Nouvel-Ontario. Une compagnie de cinquante écoliers est venu de Copper-Cliff; ils n'avaient jamais quitté leur ville auparavant. A Niagara, ils se sont mêlés aux jeunes gens du vieil Ontario avec des résultats mutuellement avantageux. L'éducation qu'on leur donne ainsi vaut des centaines de mille dollars au Gouvernement. Je compte que le ministre reviendra sur sa décision de diminuer ce crédit. On ne peut pas préparer des repas aux enfants pour quarante sous, il en coûte à Niagara soixante sous pour les nourrir convenablement. Il est beaucoup d'autres dépenses que je voudrais voir réduites ou supprimées complètement plutôt que celle-ci dont le but est le développement de la force de caractère et du patriotisme chez les jeunes Canadiens.

Beaucoup des écoliers qui fréquentent le camp Niagara sont fils d'anciens soldats. Ces hommes ne peuvent payer à leurs enfants le luxe d'un voyage à la campagne et ce camp leur est providentiel. Il l'a été aussi pour Sainte-Catharines, Aurora, New-Market, Copper-Cliff et toutes les autres villes. Des gens de ces villes m'ont écrit pour me demander de faire ce que je pourrais. Je demanderai donc au Gouvernement de reprendre cet article et d'accorder une chance aux enfants des écoles publiques et séparées. Nous dépensons trop peu pour les enfants. Un dollar dépensé pour leur bien-être en économisera des milliers en frais de médecin, maisons de correction, fermes pénitentiaires et autres institutions. En sauvant la jeune génération et en faisant de bons citoyens nous accomplissons beaucoup pour le pays. Ce n'est pas là une œuvre militaire qu'a fait le ministère de la Milice, je considère que c'est plutôt une œuvre religieuse. J'espère que le ministre, toujours protecteur et ami des enfants, étudiera de nouveau cet article.

Les cadets d'Hamilton ont reçu l'instruction gymnastique pendant plusieurs mois et leurs professeurs ne touchent rien pour les heures supplémentaires qu'ils consacrent à cet enseignement. Les exercices du corps n'ont rien de militaire. Toutes les universités canadiennes exigeront cet enseignement. Les maisons d'éducation aux Etats-Unis ont inscrit la gymnastique au programme des études pour l'admission au cours universitaire. L'institution des corps des cadets sera conservée. La gymnastique est obligatoire en Australie et en Nouvelle-Zélande. Elle est enseignée en Grande-Bretagne, dans les Etats-Unis et dans le monde entier. C'est une des œuvres les plus méritoires que le Gouvernement ait entreprise.

M. WOODSWORTH: Je voudrais me joindre à l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) pour encourager les exercices du corps parmi la jeunesse du pays. Je suis partisan de tout mouvement tendant de ce côté-là. Mais, je suis absolument opposé à toute dépense d'argent pour cultiver dans la jeunesse de nos collèges l'esprit militariste. L'enseignement de la gymnastique, qu'on le décore du nom qu'on voudra, a pour but essentiel d'entretenir ce qu'on a appelé patriotisme, qui veut dire, dans la bouche de ses protagonistes, bien plutôt militarisme.

J'ai sous les yeux une lettre qui m'a été envoyée par la mère d'un écolier à qui on a donné l'enseignement en question. La mère pensait que son fils était formé aux exercices du corps, que sa personnalité était cultivée dans ce qu'elle a de meilleur; mais elle apprit qu'aussitôt ses études accomplies son fils avait reçu l'invitation d'entrer dans les rangs du bataillon de la ville.

Voici la lettre:

CAMBIE STREET, VANCOUVER.

Monsieur,—Je vous écris personnellement parce que j'ai suivi avec intérêt l'enseignement de la gymnastique et des exercices militaires dans les différentes écoles de Vancouver. Vous avez atteint l'âge où vous devez prendre votre place de citoyen dans ce beau grand pays dont nul autre ne peut offrir plus de liberté et plus de sécurité. Comme partie de l'empire britannique il est cohéritier des gloires et des libertés que nos pères ont conquises dans le passé, mais aussi des gloires de notre propre histoire et des victoires gagnées dans tous les pays du monde, des gloires de sa littérature et de son commerce.

Avez-vous jamais réfléchi à tout ce que vous devez, comme citoyen, à ce grand pays? On vous a enseigné à chanter *O Canada, The Maple Leaf*, à vous gonfler d'orgueil au récit des prouesses, des exploits accomplis par vos ancêtres non seulement sur le sol du Canada mais encore dans les guerres qui ont eu lieu en d'autres parties du monde, du rôle joué par les Canadiens dans la grande guerre, et je ne doute pas que vous ne soyez prêt à sacrifier gaiement votre vie, si c'était nécessaire, pour la défense

de la patrie. Mais quelle erreur vous commettriez si votre sacrifice devait être inutile. Vous savez bien à quoi s'expose le boxeur qui entrerait dans l'arène sans préparation, au jeune homme qui, quoique courageux, ignorerait les moyens de se défendre. Il en est de même des nations. Quand un peuple néglige de préparer sa défense, s'il possède quelques richesses qui sont l'objet de la convoitise des autres nations, tôt ou tard il aura à combattre pour en garder la possession. Le plus sûr moyen d'éviter la guerre c'est de se préparer à la guerre.

La lettre-circulaire termine en engageant le jeune homme et ses compagnons à entrer dans les rangs du 29e bataillon, qui fait partie du 1er régiment de la Colombie-Anglaise. Elle est signée: H. S. Tobin, lieutenant-colonel commandant le 29e bataillon de Vancouver, 1er régiment de la Colombie-Anglaise. Cette lettre et beaucoup d'autres initiatives nous montrent que les cadets des écoles sont encouragés à suivre la carrière militaire. Les officiers qui les instruisent font davantage: ils cultivent parmi cette jeunesse le goût des choses militaires. Je veux bien que ces officiers soient sincères dans leur conduite, qu'ils pensent que pour être patriote il faut agir ainsi; mais je dis, monsieur le président, que ceux d'entre nous qui sont d'un avis contraire ont le droit d'incliner la politique du Gouvernement vers la solution qu'ils estiment la meilleure dans l'intérêt du pays.

Mais si on adopte le point de vue cher aux militaristes, il appartient aux experts d'indiquer les moyens de mettre cette politique à exécution. Néanmoins, nous sommes au moment où il faut prendre une décision dans le choix des principes fondamentaux qui devront guider le pays. S'il est vrai, comme l'affirme ce commandant militaire, que pour éviter la guerre il faut préparer la guerre, alors préparons nos jeunes gens aux métiers des armes. Exécutons ce programme en y consacrant tous les crédits nécessaires.

Cependant, il y en a parmi nous qui sont d'un sentiment différent. Il y a quelques années, on nous a promis qu'en nous jetant dans cette guerre on empêcherait le retour de nouvelles guerres. Je dis que ceux qui ont émis cette affirmation nous ont absolument trompés. Ils ont été des faux prophètes et ils ne connaissaient pas le premier mot de la question. Nous les avons crus et nous sommes partis en guerre. Est-ce que cette guerre a mis fin à la guerre?

Aujourd'hui, les mêmes faux prophètes—du moins, les hommes qui défendent la même théorie—nous avertissent de nous préparer à une guerre européenne encore plus terrible que celle dont nous sortons. Nous avons fourni le meilleur de nous-mêmes et je suis de ceux qui éprouvent la plus grande admiration pour les hommes qui ont couru se ranger sous les drapeaux, parce qu'ils croyaient remplir un devoir.

Je crois que lorsque ces hommes nous reviennent, on devrait les traiter le mieux possible. Nous leur avons demandé d'aller risquer leur vie, plusieurs l'ont perdue. Ceux qui reviennent et toutes personnes qui étaient à la charge de ceux qui ne sont pas revenus devraient être bien traités. Mais ce n'est pas une raison, selon moi, pour que nous poursuivions un programme qui, dans le passé, a été désastreux. Il n'y a jamais eu de meilleure occasion, ni de champ plus vaste, pour prouver les avantages de la guerre; jamais l'histoire de la race humaine a-t-elle eu à enregistrer semblable insuccès. Si nous n'avions jamais eu de preuves de l'inutilité d'une guerre, nous l'avons eu dans la récente grande guerre modiale. Et, pourtant, malgré cette preuve, nous voudrions quand même inculquer l'esprit de militarisme chez nos enfants.

Il y a un peu plus d'un an, les cadets de Vancouver étaient passés en revue à l'école King-Edward, par un brigadier général. Voulant encourager les enfants, ils les félicita de leurs superbes exercices militaires, disant: "La nation dont les jeunes gens pensent juste, et tirent juste, est la nation qui imposera sa volonté aux autres nations." Cet enseignement est celui que nous appelons communément prussianisme—c'est le prussianisme pur et simple, et il ne me semble pas plus attrayant sous l'uniforme anglais que sous l'uniforme allemand. Nous nous sommes plaints mainte et mainte fois, durant ces dernières décades que les Allemands avaient inculqué cet esprit de militarisme à leurs enfants; qu'ils l'enseignaient dans leurs collèges, et que l'Allemagne toute entière était imbue de cet esprit. J'ai constaté moi-même dans les universités allemandes, le résultat de cet enseignement, là où les jeunes collégiens n'osaient pas refuser une provocation à un duel, et j'ai observé ces duels entre étudiants, alors que très énergiquement chacun frappait son adversaire—et tout cela afin d'encourager l'esprit militariste. Je me souviens qu'un de ces jeunes étudiants m'a dit, il y a quelques années: "Oh, vous autres Anglais, vous avez perdu votre ancien esprit militaire, votre ancienne bravoure militaire; autrefois, aux jours de Shakespeare, vous étiez une nation aux nobles idéals; vous n'êtes aujourd'hui qu'une nation de commerçants; vous avez perdu votre esprit militaire." Et c'est

[M. Woodsworth.]

ainsi que l'Allemand juge la situation, cependant que nous, ce soir, écoutons un honorable député qui se réjouit de ce que nous-mêmes, aujourd'hui, adoptions dans nos universités la politique que l'Allemagne a adoptée il y a trente ou quarante ans. Je ne dis rien des exercices athlétiques dans les universités. Je me réjouissais moi-même, il y a quelques années de prendre part à ces exercices à mon université. Nous ne tenons cependant pas à introduire les manœuvres militaires dans nos universités, et nous ne voulons pas militariser le peuple canadien.

L'on a dit qu'il fallait élever nos jeunes gens pour en faire des hommes braves. J'ai un fils de quatorze ans qui étudie dans un collège, et, c'est pour lui une véritable punition que je lui refuse de suivre les exercices des cadets. Et je le lui refuse non pas parce que je ne veux pas que mon fils devienne fort, parce que je ne veux pas qu'il prenne part aux exercices athlétiques, ainsi de suite; mais j'ai refusé formellement de l'exposer au moindre esprit militariste, car je crois que le militarisme aujourd'hui ne vaut rien, et que nous en avons eu la preuve. On me dira que ce n'est là que mon opinion personnelle; mais je tiens à répéter ce que j'ai dit l'autre soir, qu'en ceci je ne parle pas seulement pour moi-même, mais pour une grande partie de la classe ouvrière que je connais très bien, depuis Fort-William jusqu'à la côte du Pacifique. Je crois avoir droit de parler au nom d'une grande partie de cette classe de travailleurs, car, j'ai reçu de nombreuses lettres de toutes les parties du pays, approuvant mon attitude. J'ai certainement droit de parler au nom de ma propre circonscription, car c'est une des questions qui a été discutée à fonds lors de la campagne électorale, et j'ai été pleinement appuyé dans mon attitude sur l'enseignement militaire dans nos écoles, et nous avons discuté cette question tout aussi bien dans nos luttes municipales, que dans les élections fédérales et provinciales. Nous avons droit dans de telles circonstances, de dire si nous voulons ou non continuer un programme qui ne peut que nous entraîner dans les mêmes difficultés que celles dans lesquelles le miliarisme a entraîné la race canadienne depuis les premiers jours de notre histoire.

Quelques honorables députés diront: "Que reste-t-il à faire?" Je prétends que nous aurions des dépenses à faire, en ce temps de paix, qui nous seraient bien plus utiles que ces dépenses de guerre.

Le temps n'est guère opportun pour faire ces recommandations au Parlement. Pour ma part toutefois, j'ai l'intime conviction que si le Parlement consacrait une partie des millions que nous affectons aux choses militaires à l'alimentation des enfants russes qui crèvent de faim, cette dépense ferait beaucoup pour cimenter l'amitié entre les nations.

Nous pourrions encore opérer sans délai nombre d'autres réformes. Pour quelle raison, avons-nous constamment dans l'idée que le seul moyen de contribuer aux fins de la défense du pays consiste à maintenir une armée? Nous serons temoins de la fin des guerres aussitôt que nous ferons disparaître les causes économiques qui engendrent tous les conflits armés, et que nous enlèverons la barrière de préjugés qui oppose une nation à l'autre. Je désire formuler ici l'espoir—nonobstant l'opinion contraire qui s'est manifestée à maintes reprises—qu'un jeune pays comme le nôtre, qui n'a pas d'ennemi à ses portes, devrait prendre l'initiative et inaugurer certains principes de confraternité sociale. Pour ma part, je me réjouis à la pensée que je descends de parents et de grands parents qui sont nés sur le sol canadien; c'est là toutefois ma conception du véritable patriotisme. Nous sommes en mesure à mon sens de prendre l'initiative de ce chef étant donné nos étroites relations avec le puissant empire britannique. Cependant, nous pourrions remplir nos obligations autrement que par le militarisme. Nous sommes unis d'une part avec l'Angleterre et d'autre part, nous entretenons des relations suivies avec nos voisins du sud des Etats-Unis.

Pour moi nous occupons une situation unique au monde pour favoriser ces idéals modernes qui seuls sont de nature à assurer la sécurité de l'univers. Ces jours derniers, quelqu'un a affirmé en cette enceinte que l'Europe est sur un volcan à l'heure qu'il est. Allons-nous être entraînés dans le tourbillon d'un nouveau conflit européen? Au lieu de cela, le Canada devrait rester spectateur de la lutte afin de maintenir les principes de paix. L'Amérique est plus ou moins séparée du continent européen par les étendues de l'Océan. Nous avons été témoins de la politique de suicide que les pays de l'Europe ont suivi en ces dernières années. A moins d'être sur nos gardes, les races jaunes dont nous avons tant parlé ici l'autre jour assisteront, suivant la prédiction de l'un des plus grands hommes d'Etat du Japon, au suicide des peuples d'Europe et à la fin de la civilisation européenne.

Quelques VOIX: Adopté.

M. WOODSWORTH: Très bien; adopté si vous le désirez. Encore quelques mots et j'aurai fini mes remarques. Je voterai à l'appui de l'amendement parce qu'il vaut un peu mieux que le crédit primitif. C'est mieux que rien. Les observations que j'ai faites toutefois, peu importe qu'on aime à les entendre répéter ici ou non, on y pense et on en parle d'un bout du pays à l'autre. Il serait donc à propos que les représentants du peuple s'efforcent d'être en contact plus immédiat avec les masses populaires qui ont le plus souffert des effets de la dernière guerre.

L'hon. M. GUTHRIE: Loin de moi l'idée de retarder l'adoption de l'item en discussion; cependant, je tiens à ajouter mon protêt à celui de l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) à l'encontre de la proposition de réduire de $100,000 le crédit relatif à l'entraînement des cadets.

Nous sommes tous au fait, cela va sans dire, que le ministre a pris l'engagement, depuis qu'il a soumis son budget à l'assentiment du Parlement, d'effectuer une diminution sensible sur toute la ligne. Je tiens à protester contre la réduction du crédit en discussion. En parcourant le budget de la milice, j'ai constaté que l'on pourrait peut-être effectuer des diminutions sur d'autres item qui seraient de nature à causer moins de tort et d'ennuis à la milice du Canada que l'obolition de l'entraînement de nos corps de cadets.

M. CANNON: A quels item faites-vous allusion?

L'hon. M. GUTHRIE: Attendez jusqu'à ce qu'ils soient en discussion, alors que je m'expliquerai. A venir jusqu'aujourd'hui, le service des cadets n'a jamais été regardé comme une institution strictement militaire. On a toujours considéré, tant au Canada que dans les autres pays, qu'il s'agit d'un entraînement d'une nature plutôt athlétique que militaire. Je suis donc convaincu qu'à l'avenir comme par le passé, le Gouvernement continuera ce service en visant ce but.

M. POWER: Pourquoi ne pas acheter quelques bâtons de hockey?

L'hon. M. GUTHRIE: Cet entraînement a toujours été regardé comme le meilleur développement athlétique qui puisse se donner sous le régime de la discipline militaire. La discipline et l'entraînement militaire contribuent avantageusement au développement des qualités physiques; or, le meilleur développement des qualités physiques qui puisse être donné—peu importe qu'il s'agisse d'écoles de garçons ou de filles—tient, règle générale, de l'instruction militaire.

Mais il ne constitue pas, malgré tout, l'entraînement militaire, il garde l'essence du développement physique. C'est l'entraînement physique qu'on a surtout en vue en demandant le crédit qui est maintenant à l'étude. La dépense n'est pas forte. En vérité, c'est une bien faible somme que $450,000 pour le développement physique de la jeunesse de ce pays. Pourrions-nous consacrer cet argent à meilleure fin? Le crédit de $450,000 voté l'année dernière pourvoyait à un campement annuel pour 8,000 cadets, ce qui devait coûter environ $125,000. Je présume que le crédit de $450,000 soumis au Parlement comportait la dépense d'environ $125,000 pour ces exercices annuels réservés à la jeunesse et qui représentent, pour elle, de bonnes et belles vacances, étant donné surtout que ce campement est assujetti à une stricte surveillance au point de vue physique et moral et que ces jeunes gens sont absolument bien traités sous ce double rapport. J'espère que tout en opérant ses réductions l'honorable ministre trouvera moyen de laisser intacte cette somme de $125,000 pour les fins de ce campement annuel. Ces campements commencent à avoir lieu dans tout le Canada en général; c'est ce qu'on a pu constater l'année dernière. Ils promettent de devenir de plus en plus nombreux dans chaque province. Les meilleurs éléments de la société, les meilleurs professeurs, les ministres des différents cultes, les médecins de renom, les marchands importants et les agriculteurs y sont partout favorables. Voici, pour l'honorable ministre, une belle occasion de remanier ses prévisions budgétaires. En mettant ces jeunes gens à même de profiter du campement annuel il peut rendre un plus grande service qu'en réduisant cet item de $100,000 comme il en est question. Loin de vouloir retarder l'adoption de ce crédit, je tiens que la Chambre en décide le plus tôt possible; j'avais seulement à cœur de protester, et de prier le ministre de remanier ses prévisions de façon à sauver la situation.

M. McBRIDE: Il est un point que je tiendrais à élucider. L'honorable député de Winnipeg (M. Woodsworth) a l'air de vouloir faire croire que c'est lui qui représente la classe ouvrière. Je rappellerai que lorsque je fus choisi, le candidat ouvrier m'a fait l'honneur de se retirer et que j'ai obtenu 95 p. 100 du vote ouvrier dans la division

que je représente. J'ai toujours été favorable à la milice, à l'entraînement des cadets, et je continuerai de l'être. Je croirais trahir la population que je représente, si je ne l'étais pas. Il me fait peine de constater que ce montant a été réduit. Ces jeunes gens devraient pouvoir bénéficer de l'entraînement auquel ils ont droit. Je regrette également la réduction de l'item destiné à l'entraînement de la milice, et je suis plus que peiné de voir que le crédit relatif à la marine n'est pas plus élevé. Il n'y a peut-être pas lieu d'entraîner notre jeunesse de manière à la préparer au rôle de l'attaque, mais il convient de la mettre en état de se défendre quand elle y sera appelée.

L'hon. M. GRAHAM: Personne n'est plus favorable que moi à l'entraînement des cadets, jamais je n'ai cessé de le voir d'un bon œil comme simple citoyen ou en ma qualité d'homme public. Cependant, nous prions, cette année, la milice et tout le reste de la population de faire certains sacrifices. J'ose croire que ces jeunes gens sauront en faire leur part avec joie. Je ne m'engage que pour un an à demander ces sacrifices, car abstraction faite de toute idée militaire, je reconnais que l'entraînement des cadets constitue la base de la vigueur physique et mentale de ces jeunes gens, qui sont les Canadiens de l'avenir. Tout ce qui sera réduit, c'est la dépense relative aux campements annuels, l'entraînement donné dans les académies, dans les écoles publiques, les high schools et les universités se donnera comme d'ordinaire.

M. STEWART (Leeds): Il m'a fait vraiment plaisir d'entendre les belles paroles que l'honorable ministre a prononcées au sujet de cette division du service. Il sait ce qui se passe dans la ville qu'il habite et je suis moi-même au fait de la question dont il s'agit. A mon sens, l'entraînement des cadets constitue un des plus précieux services à rendre à la jeunesse de ce pays. L'honorable ministre n'a-t-il pas songé que la suppression du campement annuel, qui équivaut à des vacances pour ces jeunes gens-là, pourrait nuire d'une façon très sérieuse à l'entraînement, le reste de l'année? Pour moi, je crains que cela ne fasse grandement tort à cet entraînement.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami n'ignore pas l'attitude que j'ai toujours prise à l'égard de l'entraînement des cadets. Je ne crois pas que cette nouvelle aurait un résultat grave parce que l'instruction des cadets hors des camps est presque terminée pour la présente année. Du moins, elle est fort avancée. Et ainsi que je l'ai donné à entendre, nous ne leur demandons ce sacrifice que pour l'année courante.

(L'amendement et le crédit, ainsi modifiés sont adoptés.)

Effets d'habillement et de petit équipement, $361,400.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose que $21,000 soient défalqués du présent crédit, n° 92.

(L'amendement et le crédit, ainsi modifiés, sont adoptés.)

Droits de douane, $25,000.

M. GOULD: Quelle est la raison de l'écart de $15,000 entre le présent crédit et celui de l'an dernier? Avons-nous lieu de supposer que c'est un indice de la différence entre les programmes douaniers des deux groupes politiques?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais dire ni oui ni non. Franchement, je n'ai pas eu le temps d'aller aux renseignements.

M. WOODSWORTH: Que signifie l'expression "droits de douane"?

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme servira à acquitter les droits de douane sur les importations de vêtements, de fournitures et d'articles servant à la fabrication des munitions, etc., à l'arsenal de Québec.

(Le crédit est adopté.)

Arsenal fédéral à Lindsay, $25,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suis d'avis que ce crédit et le suivant—n° 97, arsenal fédéral à Québec—devraient être réservés. Ces deux crédits donneront lieu à une discussion.

M. CHAPLIN: Comment se fait-il que le ministre puisse opérer une si forte réduction dans le cas d'un arsenal, tandis qu'il n'y en a presque pas pour l'autre?

M. PARENT: L'un a été établi pour les fins de la guerre.

M. CHAPLIN: Je voudrais obtenir une réponse du ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons fermé l'arsenal de Lindsay; nous n'y maintenons qu'un petit nombre de gardiens. En réalité, deux arsenaux seront plus que suffisants pour approvisionner la milice canadienne.

M. CHAPLIN: Le ministre sait fort bien que l'arsenal de Lindsay fabrique des cartouches d'armes portatives. Combien y en a-t-il dans les magasins et quel temps durera cette quantité?

M. PARENT: Nous ne livrons pas de secrets à l'Allemagne.

M. CHAPLIN: Je voudrais que le ministre réponde.

L'hon. M. GRAHAM: Je me demande s'il conviendrait de dire quelle est notre réserve de ces cartouches; cependant, je puis affirmer à l'honorable député que nous en avons une quantité suffisante. L'arsenal de Québec étant en exploitation, il y aura assez de cartouches pour les besoins du Canada pendant quelques années encore—probablement pendant un grand nombre d'années.

M. CHAPLIN: Je ne crois pas que le ministre ait franchement répondu à la question.

M. le PRESIDENT: Veuillez observer le règlement.

M. CHAPLIN: Il n'a pas répondu à ma question au sujet des cartouches d'armes portatives. Je suis d'avis qu'il pourrait nous donner plus de renseignements sur la quantité de ces cartouches en réserve. Le ministre sait aussi que l'arsenal de Québec fabrique les munitions pour les grosses pièces.

L'hon. M. GRAHAM: Je puis faire erreur, mais je crois qu'il ne serait pas sage de divulguer soit le nombre de cartouches, soit la quantité de fusils.

L'hon. M. GUTHRIE: Voilà une attitude étrange. Ce renseignement a été donné tous les ans en cette enceinte depuis cinq ans.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas eu le loisir de consulter le hansard.

M. CHAPLIN: Il y a quelques jours, le premier ministre a prononcé ici un violent discours pour se plaindre de la quantité de grosses munitions qui avaient été importées d'Angleterre; pourtant, le ministre demande l'ouverture d'un crédit pour l'arsenal de Québec, qui fabrique des munitions de même calibre.

M. le PRESIDENT: La résolution sera-t-elle adoptée? Je la déclare adoptée.

L'hon. M. GUTHRIE: Ah! non, elle ne l'est pas. Je demande que ces deux crédits soient réservés. A mon avis, le ministre avancerait plus vite s'il passait à d'autres articles du budget et s'il se rendait à la demande légitime qui lui a été adressée au sujet des crédits destinés aux arsenaux. S'il n'est pas de cet avis, nous devrons les discuter, bien entendu.

[M. Chaplin.]

L'hon. M. BUREAU: Réservons-en un et discutons les deux sous une seule rubrique.

L'hon. M. GUTHRIE: Non; réservons-les tous les deux et passons à des articles que nous pourrons adopter sans beaucoup de discussion.

M. CHAPLIN: Je serai content si le ministre réserve la question et se procure le renseignement. Celui-ci a déjà été donné ici, et je ne vois pas pourquoi on le refuserait maintenant. Sans cela, je proposerai un amendement.

M. HALBERT: Je n'habite pas loin de Lindsay, et je sais qu'il est bruit d'un projet de vente de l'arsenal à la compagnie du chemin de fer. Le ministre peut-il nous éclairer sur cette affaire?

L'hon. M. GRAHAM: Il en a été question, et j'ai demandé au département des Chemins de fer de se prononcer. Il y a à peine un jour ou deux, j'ai reçu une note qui n'était pas très encourageante. Mais je puis dire qu'on m'a parlé depuis une quinzaine de l'achat probable ou de la location de la propriété par une compagnie privée. Des négociations se poursuivent.

M. HALBERT: A-t-on expédié des cartouches de l'arsenal de Lindsay? En a-t-on fabriqué et expédié?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais dire, mais je le pense.

M. HALBERT: On m'a laissé entendre que des minutions n'ont jamais été expédiées de cet arsenal.

Un DEPUTE: C'est vrai.

Un autre DEPUTE: Du tripotage.

M. ARCHAMBAULT: Des munitions politiques.

L'hon. M. GRAHAM: Je me procurerai ce renseignement. Nous allons réserver les deux crédits.

M. le PRESIDENT: Les articles 96 et 97 sont réservés.

Service du génie, $610,000.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose que que cette somme soit diminué de $50,000.

M. POWER: Puis-je savoir où l'on retranchera ces $50,000?

L'hon. M. GRAHAM: Le service du génie est destiné à l'entretien des édifices militaires, des champs de tir et autres établissements. Il se peut que rien ne soit négligé, mais il est impossible de dire à quel

endroit la réduction sera effectuée. Nous pourrions retrancher de faibles sommes d'une foule de crédits différents.

(L'amendement et les crédits, ainsi modifiés sont adoptés.)

Entretien des propriétés militaires, $235,000

M. HANSON: Il y a au cœur de la ville de Fredericton une grosse et coûteuse propriété militaire qui ne sert actuellement aucune fin utile, si ce n'est qu'une partie des casernes est louée à la commission des liqueurs du Nouveau-Brunswick. Une partie de la propriété forme ce qu'on appelle le square des Officiers. Celui-ci se trouve au cœur même de la ville, dans la rue principale, et on l'a laissé se délabrer. Il n'y a pas même un gardien pour en prendre soin. Emploiera-t-on une partie de la présente somme afin de maintenir ce square dans un état net et coquet s'harmonisant avec les environs?

L'hon. M. GRAHAM: Cette dépense serait probablement prise sur le crédit général. Quant à l'ensemble des propriétés appartenant au ministère de la Milice, je dirai, et je suis d'avis que mon prédécesseur en ferait autant, que l'Etat possède dans toute l'étendue du pays beaucoup de propriétés qui étaient consacrées à des usages militaires pendant la guerre. Le moment n'est peut-être pas propice pour les vendre. J'avoue que bien des gens les prendraient à un certain prix, mais jusqu'à présent, les offres reçues n'ont pas été agréées par le département. On nous demande tous les jours des propriétés situées en différentes parties du Canada, et à la fin de la session j'espère obtenir un rapport sur toutes ces propriétés, puis, si le Gouverneur en conseil juge à propos de les mettre en vente, je serai prêt à en soumettre une liste de ceux dont nous pourrions nous passer si nous obtenions un prix convenable.

Je crois que c'est au sujet de la propriété de Fredericton qu'on est venu me trouver ces jours derniers pour me demander si on ne pourrait en faire servir une partie à un autre usage. J'ai prié mes employés de préparer un rapport à cet égard.

M. HANSON: Je ne pense pas que qui que ce soit ait demandé au Gouvernement de vendre la propriété dont je parle. On soulèverait de grandes objections si le département la vendait, vu qu'on la considère comme l'un des beaux endroits de la ville.

C'est pour ainsi dire un petit parc public dans le cœur de la ville, et cette propriété est maintenant laissée à l'abandon. Quand je suis allé chez moi à Pâques, les jeunes garçons y jouaient à la balle, et le terrain se déprécie. Il faudrait un gardien pour le tenir en bon état, et empêcher qu'il dépare la ville. Les frais d'entretien seraient très modérés. Je désirerais savoir ce que l'on fera.

L'hon. M. GRAHAM: Je transmettrai les observations de mon honorable ami à la division des ingénieurs de mon département, en les priant de me donner leur avis. Si ce crédit nous le permet, nous serons heureux de nous rendre aux désirs de mon honorable ami.

M. CHAPLIN: En même temps que le ministre demandera l'opinion de ses fonctionnaires à ce sujet, il pourrait s'enquérir auprès d'eux des 400 ou 500 acres de terre appartenant au ministère de la Milice dans le comté de Lincoln. J'ai, en diverses circonstances, appelé l'attention du département sur son apathie à ce sujet. Ce sont d'excellents terrains et l'on pourrait en obtenir un bon prix. Il est possible que le ministère de la Milice ne s'en serve plus. Ils se couvrent de mauvaises herbes qui sont un danger pour l'une des meilleures régions du pays.

M. SUTHERLAND: La déclaration du ministre que le temps n'est pas propice pour la vente de ces propriétés est de nature à nous faire croire que le Gouvernement se propose de se défaire de tous les immeubles militaires. On vient de donner à entendre à la Chambre que l'on est en pourparlers au sujet de la vente de l'arsenal de Lindsay. L'instruction des cadets doit disparaître ainsi que les exercices annuels de la milice...

L'hon. M. GRAHAM: Je suis obligé de reprendre mon honorable ami. Les exercices annuels des miliciens ne seront pas discontinués, mais légèrement réduits.

M. SUTHERLAND: Les crédits de la marine sont aussi diminués, si on le permet au ministre. En réalité, tout nous porte à croire que les moyens de défense nationale seront notablement limités, s'ils ne sont même pas abolis en entier. Le ministre a dû entendre avec plaisir l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) approuver la politique du cabinet à l'heure actuelle.

L'hon. M. GRAHAM: Ce qu'il n'a pas fait.

M. SUTHERLAND: En écoutant les arguments que l'on faisait valoir, je n'ai pu m'empêcher de songer à l'exemple que nous donnons à la jeunesse du pays. Au lieu de

cultiver et d'encourager le développement de la force physique parmi nos jeunes gens, quels résultats obtiendrez-vous en amoindrissant ces éléments essentiels de la défense nationale?

Je vois une augmentation de $35,000 au sujet de cet item en particulier. Le Gouvernement se déclare tenu à un régime d'économie. Cependant, les item non indispensables sont augmentés, alors que les autres qui sont importants au point de vue de la défense nationale deviendront inutiles s'ils sont rognés. Je ne m'attends pas à ce que le Gouvernement tienne compte de nos protestations, mais en ma qualité de citoyen, de représentant du peuple et de père de famille, je refuse de sanctionner cette politique.

J'ai trop le respect de nos traditions, à cette époque surtout, après le magnifique exemple donné à l'univers par ceux qui ont pris part à la guerre, pour sympathiser avec ceux qui prétendent qu'il est du devoir du Canada d'indiquer la voie au reste de l'univers en devenant un peuple sans énergie, prêt à tout accepter plutôt que de se prémunir contre les dangers qui peuvent nous menacer à l'avenir.

Telle est la politique actuelle de l'exécutif. Le ministre, ce soir, après avoir présenté ses crédits, s'est levé avec calme, et a annoncé à la Chambre qu'il ne pouvait proposer de les réduire, de sorte que son collègue, son voisin, s'est levé à son tour, et a proposé de réduire, les uns après les autres, les item qui seraient utiles. Mais, quand il s'agit d'articles non essentiels, tels que celui-ci, ils sont augmentés. Le collègue du ministre ne propose pas de le réduire celui-là.

Comment se fait-il que les crédits non indispensables sont maintenus et même augmentés, alors que ceux qui sont absolument nécessaires sont rognés au point de perdre toute utilité.

Certains honorables députés pourraient dire: "Oh, mais voyez donc le temps que nous mettons à discuter ces prévisions budgétaires". Je suppose qu'à mesure que le temps passe l'apathie se fera ressentir en Chambre et que l'on dira: "A quoi bon d'ailleurs toute cette discussion"? En ma qualité de député, je refuse formellement d'appuyer la politique que l'on nous propose, et je dis—et j'insiste—que le jour n'est passé loigné alors que l'on se rendra compte que ce programme que préconise le Gouvernement est aussi absurde, aussi imprévoyant que celui que l'on voulait adopter en 1914, à la veille de la grande guerre.

J'ai été quelque peu étonné d'entendre le premier ministre s'exprimer ainsi qu'il l'a fait au sujet de la politique du parti auquel il appartenait alors. Lorsqu'il nous disait que le programme de son parti était le seul qui fut bon, je ne pouvais faire autrement que me rappeler les paroles de feu le colonel Roosevelt, en 1917: "La seule chose qui ait empêché la guerre de venir jusqu'ici, c'est la marine anglaise et les armées anglaises et françaises". Le Gouvernement semble croire: "Quelqu'un aura soin de nous; il ne nous est pas nécessaire de faire aucun sacrifice en cas de guerre. Nous avons la marine anglaise qui nous protège, et d'ailleurs peut-être n'arrivera-t-il rien."

Mais il y a un devoir qui incombe à tout Canadien. Il lui faut voir tout d'abord à maintenir, et perpétuer autant que possible, et léguer intacte à ses enfants, l'héritage qui lui a été transmis—un héritage acquis au prix de grands sacrifices par ceux qui sont disparus. Nous ne pouvons mettre cet héritage en péril, parce qu'il en coûte quelque chose pour le conserver. Tel est le premier devoir de nos citoyens, mais c'est un devoir que semble avoir oublié le Gouvernement actuel. Je crains que ce Gouvernement n'essaye de remplir quelque promesse faite avant les élections, en agissant comme il le fait maintenant. Je proteste fortement contre ce qui a été fait jusqu'à maintenant et contre ce projet.

Je suis surpris que le ministre qui occupe un siège à la droite du ministre de la Milice, n'essaye pas, s'il est conséquent, de faire réduire ce crédit de quelque manière, car il a très bien laissé entendre à la Chambre que le Gouvernement avait l'intention de disposer de ces propriétés. Il a laissé entendre que l'on était à négocier la vente de l'arsenal de Lindsay, et ce n'est pas le moment de vendre quelques-unes de ces propriétés. Pourquoi les avait-on achetées? Quelle a été leur utilité jusqu'à maintenant? Le ministre voudrait-il nous dire quelles sont ces propriétés que le Gouvernement cherche à vendre à part l'arsenal de Lindsay? Voudrait-il nous dire combien a coûté cet arsenal? Le ministre se propose aussi de disposer de la marine, ou de la disperser; on doit couler les sous-marins, on ne doit pas les utiliser aucunement, mais le ministre doit maintenir un arsenal en bas du fleuve Saint-Laurent. Or, en cas de guerre, un sous-marin pourrait fort bien monter le Saint-Laurent quelque nuit et faire sauter tout arsenal. S'il y a un endroit où il ne devrait pas y avoir d'arsenal, c'est dans la ville de Québec.

Par ce moyen, le Gouvernement mettrait en péril l'établissement même qui est nécessaire pour la fabrication de munition en Canada. Que le comité réfléchisse donc bien avant d'agir. Je dois dire que je suis surpris que le ministre de la Milice, que je connais depuis des années, s'expose ainsi à ce que l'on en fasse le porte-parole d'un parti qui veut faire adopter un projet semblable.

(Le crédit est adopté.)

Artillerie, terrains, etc., $75,000.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose que l'on déduise de $9,000 ce crédit.

M. SUTHERLAND: Ne devrions-nous pas savoir quels sont les projets du ministre en charge de ces prévisions budgétaires relativement à ce crédit?

Quel ministre nous annonce la politique du Gouvernement—celui qui soumet les prévisions, ou celui qui propose une réduction?

(L'amendement est adopté.)

Le crédit ainsi amendé est adopté.

Traitement du personnel, $265,000.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose que l'on réduise de $10,000 ce crédit.

M. SUTHERLAND: Je propose en amendement que l'on réduise de $25,000 ce crédit.

M. le PRESIDENT: L'on propose que le crédit soit réduit de $25,000.

M. JOHNSON (Last Mountain): Comprenons bien ceci. Le ministre du Travail propose que nous réduisions de $10,000 ce crédit. C'est un amendement à la résolution. Le député d'Oxford-Sud propose un amendement à l'amendement à l'effet de réduire de $25,000 ce crédit.

M. le PRESIDENT: On laisse le président libre de régler l'ordre dans lequel on peut soumettre ces amendements au comité. On appelle ordinairement le premier l'amendement qui comporte la plus forte réduction. La proposition de M. Sutherland n'est pas faite sous la forme d'un sous-amendement, mais à titre d'amendement au crédit en discussion.

M. CHAPLIN: Il est évident que si l'on opère ces retranchements, on n'aura pas besoin du personnel. Si l'on doit se dispenser de tous les commis, pourquoi conserver le personnel?

M. GOULD: C'est ce que je me suis efforcé de faire ressortir.

(L'amendement de M. Sutherland est rejeté.)

L'amendement de l'honorable M. Murdock et le crédit, ainsi modifié, sont adoptés.

Troupe permanente, $5,500,000.

M. GOULD: L'artillerie royale canadienne est-elle comprise dans la troupe permanente?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. GOULD: Le ministre pourrait-il me dire le nombre d'officiers faisant maintenant partie de l'armée permanente qui n'avaient aucune expérience militaire avant la guerre et qui sont devenus simples soldats maintenant?

L'hon. M. GRAHAM: Ils ne sont pas très nombreux. On doit se rappeler qu'il y a certaines divisions distinctes et nous avons dans les diverses parties du Dominion des soldats qui possèdent toutes les aptitudes voulues pour remplir leurs devoirs et, pour un bon nombre, ne se sont pas rendus outre-mer, il n'y avait pas de leur faute du tout. Tous nous ont été recommandés depuis un an ou deux au cours de la réorganisation de l'état-major. Ce crédit est considérablement diminué et nous espérons que durant l'année, peut-être d'ici à quelques mois sinon quelques semaines, nous parachèverons la réorganisation. Cela implique une dimiution, dans l'état-major de l'armée permanente, d'environ 500 militaires de tous rangs.

M. GOULD: Je dois avouer que j'ai posé la question, à cause de certains renseignements que j'avais recueillis en parcourant la ville. L'opposition à ces crédits destinés à la milice ne se limite pas à l'enceinte parlementaire; on la retrace encore par toute la ville et dans les conversations avec ceux qui sont au courant de la situation militaire, non seulement à Ottawa, mais encore par tout le pays. Tels sont les renseignements que j'ai ainsi obtenus qui m'ont engagé à poser la question. Quand le ministre a dit que ces militaires possédaient une connaissance technique, je me suis rappelé un cas que je veux citer; c'est celui d'un membre de la troupe permanente habitant Ottawa, aujourd'hui, qui a avoué qu'il ne pouvait pas manier un fusil assez bien pour tirer une salve aux funérailles d'un militaire, et je me suis demandé pourquoi l'on gardait dans la troupe permanente des soldats comme celui-là. Je ne vois pas quel emploi ils pourraient remplir et l'on ne devrait pas demander au pays de payer les services de militaires qui font un aveu semblable. C'est une des raisons qui m'engagent à protester, au point de vue mili-

taire, du moins, au nom de ceux qui s'opposent à ce que l'on se serve des deniers publics pour acquitter les prétendus services de militaires de la compétence de cet individu auquel je viens de faire allusion Je demande en toute sincérité au ministre de voir de près à son département et de faire disparaître de la force permanente du Canada ces parasites, ainsi que je les ai appelés avec raison.

M. SHAW: Le ministre pourrait-il indiquer le nombre des officiers de la troupe permanente comparé avec celui des sous-officiers de tout grade?

L'hon. M. GRAHAM: J'espère être en état d'obtenir ce renseignement d'ici à quelques instants et de le fournir à mon honorable ami, mais je ne puis mettre la main dessus en ce moment. N'ayant pas le sous-ministre à mon côte, je ne puis trouver immédiatement le renseignement en question et qui se trouve quelque part. Si je ne puis l'avoir, ce soir, je fournirai à une date plus éloignée.

M. CHAPLIN: Il y a quelques jours, lors de la discussion de ce chapitre, le député de Hastings-Est (M. Mewburn), autrefois ministre de la Milice, a fait observer à la Chambre qu'on pourrait épargner un montant considérable, et je pense que c'est de cet item même dont il s'agissait. Le ministre a-t-il examiné la proposition de l'ancien ministre de la Milice à cet égard? J'ai écouté très attentivement ce que l'honorable député de Hastings-Ouest avait à dire. Si nous voulons faire une économie réelle dans ce département de la Milice, c'est à ce chapitre qu'il convient de faire le retranchement, et je voudrais savoir pourquoi un de nos amis de l'Ouest, désireux d'économiser l'argent, ne propose pas une résolution se rattachant à un de ces crédits. Je n'ai pas encore vu de résolution, de leur part, tendant à la réduction d'un quelconque de ces crédits.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci est conforme à certaines recommandations faites par l'honorable député de Hamilton-Est et dont on a parlé, mais qu'il n'est pas aussi facile de mettre en pratique

Par exemple, si je proposais d'abolir le district militaire où demeure mon honorable ami (M. Chaplin), il protesterait énergiquement. J'ai examiné avec soin les observations du député d'Hamilton-Est (l'hon. M. Mewburn), et le département a décidé de les étudier attentivement. Certaines des propositions étaient très difficiles, et je ne suis pas sûr qu'elles puissent être mises en pratique. Cependant, après enquête, peut-être le seront-elles. Mon collègue a suggéré, je crois, d'amalgamer les districts de Toronto et de London. Celui de Toronto est considérable et, selon moi, d'après mes renseignements, un seul homme ne pourrait l'administrer. Les propositions de l'honorable député seront, sans doute, examinées après la session.

L'hon. M. GUTHRIE: Je désire appeler l'attention sur le silence significatif de certains députés qui font partie de ce comité et qui en étaient membres il y a un an, lorsque ces questions ont été discutées. L'honorable député de Québec-Sud (M. Power) n'est parti de la chambre que depuis quelques instants. Je ferai observer au Parlement que, lorsque cet article a été discuté, l'an dernier, le montant inscrit au budget était de six millions et demi. L'honorable député de Québec-Sud a proposé de le réduire de deux millions, et tous les représentants qui siégeaient alors du côté de l'opposition ont voté en faveur de cette réduction. Je pense que mon honorable ami d'Assiniboine (M. Gould) en était un; j'en suis sûr.

Le silence de ces honorables députés, à l'heure actuelle, m'étonne. Je les croyais sérieux. C'est ce que nous laissaient penser leurs remarques de l'an dernier. Mais il y a un an de cela, et le crédit d'aujourd'hui, qui est de cinq millions et demi, n'est presque pas discuté par les mêmes députés qui, à la dernière session, ont proposé de l'écourter de deux millions. Je ne suis certainement pas en faveur de rayer cet article. Je le trouve juste et opportun, et il faut le maintenir.

Que pensez-vous, monsieur le président, de trente ou quarante représentants du peuple qui, siégeant l'an dernier du côté de l'opposition, ont solennellement voté pour la réduction de deux millions de ce crédit, mais qui, aujourd'hui, n'ont pas le courage d'en proposer la diminution d'un seul sou?

M. HALBERT: Je ne saurais laisser passer, sans les relever, les commentaires de l'honorable député de Wellington-Sud (l'honorable M. Guthrie). On en a tellement dit, que, comme l'un des représentants de la province de l'Ontario, je tiens à apprécier la conduite du ministre, qui inaugure bien son régime en s'efforçant de réduire les dépenses du pays, à l'heure actuelle. C'est ce que nous voulons tous.

J'étais présent à la Chambre, et j'ai peut-être appuyé la proposition de diminuer ce crédit de deux millions, l'an dernier. L'ai-je fait, oui ou non, je l'ignore, vu que je n'ai

pas le crédit devant moi. Le ministre a déjà retranché $755,000 de cet item, montrant par là qu'il s'est engagé dans la bonne voie. Comme on a l'habitude de dire: "Ce qui est bien commencé est déjà à moitié fait." Mais depuis que les crédits de la milice, ainsi que les autres, ont été présentés à la Chambre, nous avons été témoins d'un spectacle inconnu depuis la Confédération, je veux dire le Gouvernement désirant rogner les dépenses, et l'opposition s'y refusant énergiquement en blâmant le ministre à ce sujet. Dans les circonstances actuelles, les contribuables espèrent que le Gouvernement réduira les dépenses autant que possible, et ils apprécieront tout ce que l'on fera dans ce sens. Je suis d'avis que ce même sentiment se serait manifesté dans tout le pays si le parti conservateur eût été au pouvoir.

On s'est plaint amèrement de ce que les cadets soient privés de leurs exercices, mais, au Canada, il est d'autres jeunes garçons que les éclaireurs et les cadets, je veux parler de ceux dont nous voulons faire de bons citoyens. Aujourd'hui même, j'ai reçu une lettre d'un homme dont le fils unique et le seul soutien s'était enrôlé sous les drapeaux et qui est tombé au champ d'honneur. Cet homme, qui est âgé de plus de soixante ans, est malheureusement incapable de gagner sa vie et il est privé de l'aide du fils unique qu'il a élevé et sur qui il comptait pour sa subsistance.

Mon compagnon de bureau, l'honorable député de Victoria-et-Carleton (M. Caldwell) est membre du comité des pensions qui s'occupe de ces questions. Je pense que nous devrions nous montrer justes envers ceux qui ont fait le sacrifice suprême de leur vie et à l'égard de ceux dont ils étaient les soutiens, avant de poursuivre notre politique de militarisme.

Il en est qui ne sont pas très conséquents avec eux-mêmes. L'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) a dit que, dans sa circonscription, il y a une propriété du département de la Milice qui se couvre de mauvaises herbes, et il demande ce que l'on se propose d'en faire. D'un autre côté, mon honorable ami d'Oxford-Sud (M. Sutherland) reproche au Gouvernement de vouloir tirer profit d'un immeuble qui n'était pas utilisé. Pourquoi ne pas vendre cette propriété et verser le produit de la vente au trésor public ou bien le distribuer aux veuves et aux orphelins des soldats tombés sur le champ d'honneur au lieu de s'en servir pour envoyer nos jeunes gens dans ces camps, à l'école du militarisme?

Il y a un jour ou deux, j'ai reçu une lettre au sujet de la famille d'un homme qui s'est engagé, mais n'a pas été outre-mer. Cet homme se trouvait à un camp quand il a été foudroyé au cours d'un orage. Il laisse une veuve et neuf enfants. En vertu de la loi, le comité des pensions ne peut rien pour cette veuve. Si cette propriété ne sert pas, pourquoi ne pas la vendre et donner l'argent à ces gens pour les sortir de la misère? Je suis prêt à accepter toutes les réductions possibles, non seulement au sujet de ce crédit, mais au sujet d'autres aussi. Je ne m'oppose pas à la milice du pays, mais si nous pouvons économiser un peu sur les estimations de cette année, c'est notre devoir et celui du Gouvernement de respecter les promesses données au peuple et de réduire les crédits si faire se peut.

(L'article est adopté.)

Appointements et salaires, $225,000.

M. SHAW: Parlant de l'article précédent de $345,000 qui se rattache au collège militaire de Kingston, j'étais sous l'impression que le ministre de la Milice avait dit qu'il réduirait ce crédit lorsqu'il a d'abord exposé ses estimations.

Le PRESIDENT: Il est maintenant voté.

M. WARD: Il appartient au président de donner aux députés l'occasion de parler au sujet des articles.

Le PRESIDENT: Si un député désire parler on lui accordera la parole du moment qu'il se lèvera de son siège.

M. WARD: On ne nous a pas permis de parler touchant cet article.

M. SHAW: Je crois que nous devrions nous fier à la déclaration du ministre disant que l'on réduirait ce crédit. Je propose que nous étudions de nouveau l'article du collège militaire royal.

(La motion est adoptée.)

Collège militaire royal, $345,000

M. SHAW: J'ai compris que dans les remarques faites par le ministre au début il nous a dit devoir réduire ce crédit particulier. Je puis faire erreur, mais j'aimerais à ce que le ministre m'éclaire là-dessus.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable amis a parfaitement raison. J'ai conseillé une réduction de $10,000. Cette dépense de $10,000 est bien peu et je dois dire que des députés des deux côtés de la Chambre ont protesté vigoureusement disant que le collège royal est une institution qui attire

ses élèves de toutes les parties du Canada. Si, malgré ces protestations, la Chambre veut que je propose une réduction, je suis prêt à agir, mais je préférerais ne pas le faire à moins que la Chambre le demande. Si les honorables députés de tous les groupes savaient quelles protestations me sont venues de tous les côtés, je crois qu'ils penseraient que j'ai agi sagement en ne faisant pas cette réduction. C'est une explication que je croyais devoir au comité.

L'hon. M. GUTHRIE: Il vaut mieux adopter cet article aussi vite que possible autrement nous pourrons voir des modifications avant qu'il soit adopté.

(L'article est adopté.)

Ecoles d'instruction, $140,000.

L'hon. M. MURDOCK: Je propose un amendement demandant que cet article soit réduit de $50,000.

M. SUTHERLAND: Je voudrais avoir des renseignements sur l'instruction donnée dans ces écoles.

M. HANSON: Oui, et les endroits où elles se trouvent.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une école de génie militaire à Chatham; cours supérieur de canonnage, cours des officiers d'artillerie; collège d'artillerie de Woolwich; classe d'officiers en collège d'artillerie; inspection des mécanismes de bouches à feu; cours des chefs de pièces à Woolwich; cours d'artificiers en armement à Woolwich; cours de laboratoire, etc. La liste en est longue.

(L'amendement est adopté.)

L'article modifié est adopté.

Relevé topographique, $45.000.

M. HANSON: On me dit que cet article des estimations de la milice pourrait fort bien disparaître, du moins pendant un an. Quelle explication le ministre peut-il nous donner?

L'hon. M. GRAHAM: Je vous lirai une note rédigée par les fonctionnaires du ministère:

Détails des travaux topographiques visés à la page 1, sous le titre "But général".

Ce service fut créé en 1902, sur l'avis des autorités impériales, pour la confection de bonnes cartes topographiques du Canada pour les besoins militaires surtout, mais pouvant être aussi vendues au public auquel elles sont utiles pour divers usages. A l'exception de parties isolées, dont la carte a été dressée par le service géologique, ces plans constituent les seules cartes topographiques publiées en Canada. Jusqu'à 1913 les dessins complets des feuilles étaient envoyés au Bureau de la guerre pour être reproduits et imprimés. Mais cet expédient ne fut pas jugé commode et un atelier de photo-lithographie fut installé à Ottawa et rattaché à la division topographique; cet atelier a fonctionné avec succès depuis 1914 jusqu'à ce jour et a imprimé toutes les cartes et plans nécessaires. La division topographique est ainsi en mesure d'exécuter tous les travaux de publication de cartes de premier ordre, depuis les premières opérations sur le terrain jusqu'à l'impression définitive de la carte.

A part la série régulière à l'échelle de 1 pouce et de ½ pouce on a dressé un grand nombre d'autres cartes; plans de terrains de campement à une plus grande échelle, cartes et plans divers, clichés de lanternes, etc., à l'usage des troupes en entraînement, des écoles d'instruction, du Collège militaire royal, etc. Les planches de toutes les cartes sont conservées pour les réimpressions.

Les cartes à l'échelle de 1 pouce indiquent les détails concernant les cours d'eau, limites et essences forestières. Les limites des comtés, cantons et municipalités, des rangs et des lots sont aussi indiquées. De même tout chemin public, voie ferrée, pont, village, fabrique, forge et maison (en bois ou en pierre) sont indiqués tels qu'ils étaient au moment des opérations. Les reliefs du sol y sont figurés par des contours à intervalles de 25 pieds d'altitude et l'élévation à de nombreux carrefours. La superficie étudiée et représentée jusqu'à ce jour est donnée sur les cartes-index ci-annexées.

	En milles carrés
Superficie totale représente..	32,000
Superficie étudiée mais non représentée..	5,500
Superficie en partie étudiée..	5,000

En dehors des travaux d'études et de cartographie, le service topographique fait fonction d'école de topographie à l'usage des sous-officiers et soldats du corps permanent, pour former des sujets pour le personnel de la division topographique au fur et à mesure des vacances qui se produisent et pour constituer un noyau exercé en vue de la formation d'une section de topographie de campagne adjointe au corps permanent. Dix hommes de ce corps suivent, depuis le premier de janvier, un cours théorique à Ottawa. Ils seront envoyés avec les brigades topograhiques pour prendre part, comme aides, aux opérations sur le terrain l'été prochain.

Le personnel comprend à l'heure qu'il est vingt-neuf employés, tous fonctionnaires techniques, arpenteurs, topographes, dessinateurs de cartes lithographiques, graveurs litho-photographes, lithographes, litho-imprimeurs, garçons de bureau et deux aides. Vingt et un de ces employés sont permanents et émargent au budget de l'administration centrale.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est un des plus importants crédits du ministère de la Milice. Quant au travail de la carte elle-même, il y a peu à dire, car du train dont va ce travail la carte ne sera pas terminée complètement avant deux cents ans. Certaines parties du territoire sont déjà représentées. Ces cartes sont utiles aux pro-

meneurs et touristes, et leur vente rapporte à l'Etat un petit revenu.

La topographie forme une des plus importantes matières de l'instruction militaire. La confection et l'usage des cartes topographiques sont des éléments importants dans cette science. C'est pour cet objet, bien plus que dans le but de publier une carte topographique complète du Canada, si jamais elle l'est, que le crédit est voté chaque année.

J'étais comme l'honorable député (M. Hanson), il y a deux ou trois ans, quand je critiquai cette allocation, mais le général Currie et le général MacBrien m'en ont expliqué le but pratique.

C'est pour compléter l'instruction des officiers, afin que ceux-ci, à leur tour, enseignent aux sous-officiers et aux soldats cet art important de dresser des cartes. Même aussi la lecture de ces cartes, science non moins importante.

Je suis cependant d'avis que le service des levés topographiques, en ce pays, est trop multiplié. Je crois que l'on fait des levés et dresse des cartes dans au moins trois, ou même cinq départements, tandis que ces travaux pourraient être exécutés au département de la Milice, où nous avons des ingénieurs et des fonctionnaires expérimentés, et possédant toutes les aptitudes voulues, et qui émargent déjà au budget. On diminuerait sensiblement cette dépense, si l'on chargeait le département de la Milice de faire le travail des levés et celui de la préparation des cartes, que les différents départements exécutent maintenant. J'ai fait cette recommandation au ministre de l'Intérieur (M. Stewart) lors de la discussion de ses prévisions budgétaires, et j'ai confiance qu'un seul département de l'administration pourra se charger de ce service et réunir ces diverses opérations.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a raison. On a étudié cette question et, à l'heure qu'il est, nous avons un comité de fonctionnaires des différents départements qui doit examiner l'affaire et constater s'il n'existe pas un moyen quelconque permettant de concentrer tout ce travail dans un seul département. Chaque département, j'imagine, se croit le plus propre à faire ce travail, mais je conviens qu'à en juger par le genre des cartes dressées par le département de la Milice, ce dernier est aussi bien, sinon plus, en état de faire ce travail que les autres départements.

M. ARTHURS: Les observations de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) s'appliqueraient aux levés géodésiques, mais je ne vois pas du tout pourquoi nous adopterions cette année ce crédit destiné aux levés topographiques.

La lecture des cartes, au point de vue topographique, est facile; un enfant d'école le peut les lire. Au point de vue militaire, c'est la carte géodésique qui est nécessaire.

Le crédit est adopté.

Terrains d'instruction, $15,000.

M. CHAPLIN: Pourquoi ce crédit?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons réduit le crédit de moitié cette année. C'est pour acheter des droits de passage qui aboutissent aux zones d'instruction. Nous n'avons pas de dépenses en vue, mais s'il arrive qu'un passage aboutisse à une zone d'instruction le crédit est demandé pour que nous puissions l'acheter. Les probabilités sont qu'on ne dépensera pas un seul dollar.

Le crédit est adopté.

Transport et fret, $200,000.

M. CHAPLIN: Mes observations au sujet des autres crédits s'appliquent à celui-ci. C'est un cas où les travaux sont finis mais où les frais demeurent. Si vous supprimez un grand nombre de camps militaires, à quoi sert ce crédit de $200,000 pour le transport et le fret? On peut sûrement diminuer ce crédit.

L'hon. M. GRAHAM: L'an dernier on a dépensé tout le crédit, sauf $2,000.

M. CHAPLIN: Mais vous diminuez vos camps d'au moins 30 p. 100 et il est raisonnable qu'un crédit de cette nature soit réduit. Je demanderai au ministre de se mettre à l'œuvre et de faire une réduction importante.

M. HANSON: Je propose que ce crédit soit diminué de $60,000.

M. le PRESIDENT: Le comité consent-il à adopter l'amendement?

L'amendement est repoussé.

M. SPENCER: Je propose en amendement que le crédit soit diminué de $10,000. C'est la réduction que le ministre consentait volontiers à faire il y a quelques jours.

M. GOULD: Quand la Chambre examinait le budget dans des séances précédentes, j'ai cité plusieurs articles du rapport de l'auditeur général. J'ai parlé particulièrement d'une dépense pour les frais de voyage et de transport de l'état-major. Il y a eu beaucoup de voyage faits par des officiers dans la Saskatchewan, comme je l'avais fait remarquer et j'ai signalé certaines dépenses pour des billets de théâtre et autres choses que ces officiers pensaient évidemment que le peuple devait

payer. Dans ce crédit pour transport et fret, qui comprend ces dépenses de voyage, il n'est fait aucune réduction sur le montant voté l'an dernier. J'ai cité le district militaire n° 12 comme exemple; si la même chose se passe dans les autres districts en proportion de leur étendue alors on doit gaspiller ainsi une forte somme d'argent. Si ces officiers croient qu'ils ont le droit de dépenser de cette façon l'argent du peuple, alors c'est notre devoir de réduire le crédit du montant qui suivant nous est ainsi gaspillé. Il y a un amendement soumis au comité...

M. CHAPLIN: Proposez-en un autre.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. M. Spencer propose que le crédit n° 110, transport et fret, soit réduit de $10,000. Le comité accepte-t-il l'amendement?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. RYCKMAN: Le crédit pour les exercices annuels a été réduit de 30 p. 100. La réduction pour transport et fret est-elle en proportion?

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est prévu pour les dépenses de transport et de voyage des officiers des quartiers-généraux et d'état-major de district, pour les officiers, les sous-officiers et les hommes de la milice permanente et active pour les changements de poste ou pour les déplacement du service, sauf pour le service qui se rapporte aux exercices annuels, le service des cadets, etc. Il n'a pas de rapport avec les exercices annuels. L'an dernier on a dépensé tout le montant, sauf $2,000. Je demande au comité d'adopter le crédit tel qu'il est; tout ce qu'on pourra économiser sur le montant on le fera. Je ne suis pas à même de dire en ce moment l'effet qu'aurait une réduction de $10,000 sur le crédit, quand il n'a pas de rapport avec les autres réductions.

M. GOULD: J'allais prendre la parole quand l'honorable député s'est levé pour demander une réduction de $50,000. Je pensais aux reproches de l'honorable député de Wellington-Sud et j'avais l'intention de proposer en amendement une réduction de $25,000 pour ce crédit, comme conséquence de ce que j'ai dit auparavant à propos de ces dépenses.

Il conviendrait, je pense, qu'il fût bien compris par tout le Canada, que le peuple ne veut pas ces ballades qu'on appelle les 11 courses de l'état-major, du moins, on ne saurait tolérer les excès auxquels se livrent ces militaires au cours de leurs randonnées. Je crois que la Chambre ferait bien de donner à ces messieurs—disons ces "braves messieurs" — une leçon, en leur demandant de réduire de $25,000 leurs dépenses extravagantes, et c'est ce que je propose par voie d'amendement.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a déjà un amendement tendant à abaisser le crédit de $10,000. Je pense qu'on ne devrait pas réduire ce crédit pour les raisons que j'ai données. Je comprends parfaitement l'impression produite chez mon honorable ami par certains faits qui se sont produits. On m'en a fourni des détails depuis quelques jours; il s'agisait d'un cas isolé et je suis certain que cela ne se répétera plus. Dépenser l'argent de cette façon n'est certes pas conforme à l'intention qu'avait le Parlement en le votant. Mais je demanderai à l'honorable député de ne pas insister sur son amendement, car je ne suis pas certain de l'effet qu'il aurait sur les opérations du département. Il s'agit d'un des montants qu'on a entièrement dépensés, l'année dernière; il se rattachait à des services qui n'ont rien de commun aux autres item qui ont été réduits. J'assure mon honorable ami que les extravagances dont il a parlé ne se produiront plus.

M. GOULD: L'explication de l'honorable ministre me satisfait parfaitement. Je suis certain qu'il y verra et qu'il avisera en conséquence ceux qui sont en faute.

(L'amendement de M. Spencer est rejeté et le crédit adopté.)

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que nous avons fait un assez bon travail. Il y a un crédit relatif aux réclamations de guerre, mais je ne tiens pas à en aborder la délibération, ce soir. C'est un crédit très considérable, et j'aimerais aussi que l'honorable député de Hamilton (M. Mewburn) fût présent quand il sera en discussion. L'honorable député est président de la commission des tombes de la guerre qui s'est réunie dernièrement et qui a arrêté un programme à suivre en vue de l'érection de monuments commémoratifs. Il connaît les détails mieux que quiconque et j'aimerais qu'il fût ici pour expliquer ce que cette commission fait et ce qu'elle se propose d'accomplir.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

SANCTION ROYALE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu le message suivant:

Ottawa, 18 mai 1922.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable sir Louis Davies, agissant

à titre de suppléant du Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, vendredi le 19 mai à 4 heures du soir, pour y sanctionner certains bills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. F. C. PEREIRA,
Pour le secrétaire du Gouverneur général.

(La séance est levée à minuit et quinze minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'hon. RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

Vendredi, 19 mai 1922.

La séance est ouverte à trois heures.

DÉPÔT DE RAPPORT

M. ARCHAMBAULT présente le second rapport du comité spécial chargé d'étudier les projets de lois (bills n° 16 et n° 17) et demande la permission pour le comité de siéger durant les heures de séance de la Chambre, en même temps que l'adoption du rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas l'habitude de demander l'adoption d'un rapport le jour même où il est présenté, surtout lorsqu'il s'agit d'un rapport sur des projets de loi de ce genre. Aucun de nous ne sait ce que peuvent être les amendements.

M. l'ORATEUR: La motion demande simplement la permission pour le comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne m'oppose pas à cette motion du moment que le rapport consiste simplement à demander la permission pour le comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

M. MARTELL: Je désire savoir quand je pourrai avoir un renseignement demandé par ordre de la Chambre il y a quelque temps et ayant trait aux honoraires des avoués dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances): J'attirerai l'attention du ministre de la Justice sur ce point et j'en informerai plus tard mon honorable ami.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre siège en comité des subsides.

Travaux publics.—Crédits imputables sur le revenu.—Chap. 156. Ports et rivières dans l'île du Prince-Edouard, $39,700.

L'hon. HUGH GUTHRIE: Le ministre nous dira-t-il combien on a dépensé l'année dernière dans ce service?

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): C'est $35,925.

L'hon. M. GUTHRIE: Le crédit des "ports et rivières en général", au montant de $14,000, pour travaux de réparation et d'amélioration, a-t-il été appliqué l'année dernière?

L'hon. J. H. KING: On a dépensé $3,742.20.

L'hon. M. GUTHRIE: Comment se compose la somme de $14,000? Figure-t-elle au budget parce que cette allocation y fut portée l'année dernière, ou est-elle composée de divers item présentés par vos chefs de service?

L'hon. J. H. KING: C'est un crédit général qu'on renouvelle chaque année et sur lequel on tire pour des travaux de réparation qui deviennent nécessaires au cours de l'exercice. On ne peut dire à l'avance où ces réparations seront exécutées.

L'hon. M. GUTHRIE: La question est celle-ci. Cette allocation de $14,000 destinée à l'Ile du Prince-Edouard est rarement utilisée. L'année dernière on n'a dépensé que $3,000 environ. On m'informe que les autres crédits portés au budget de l'Ile du Prince-Edouard sont amplement suffisants pour pourvoir aux besoins de l'île durant l'année. Je crois savoir que quelqu'un a fait une étude complète et détaillée de ces besoins, pendant les douze mois de l'exercice, et qu'il y est déjà pourvu dans le budget. Par conséquent, l'allocation de $14,000 ne sera pas nécessaire, d'après ce qu'on me dit; en tout cas, on s'en servira bien peu, et alors on économiserait cette somme si l'on rayait l'article du budget.

L'hon. J. H. KING: L'article de $14,000 a été inscrit pour des travaux imprévus qui deviendraient nécessaires. Il est vrai que l'année dernière on n'a utilisé de ce crédit que la somme de $3,742, mais je ne crois pas qu'on doive le supprimer. Il est évident que mon personnel a jugé l'allocation nécessaire.

L'hon. M. GUTHRIE: Ce crédit de $14,000 n'est pas proposé par aucun ingénieur du ministère ni par quelqu'un qui a examiné la question. Je pense plutôt qu'il figure là comme une simple précaution.

Vous en aurez peut-être besoin; peut-être que non non plus.

On m'informe qu'un ingénieur du personnel a passé en revue les travaux à faire dans les havres et rivières de l'Ile du Prince-Edouard. Il les a étudiés en détail, et a alloué en chaque cas une somme généreuse, montant ensemble à $39,000. Cette allocation de $14,000 est rarement employée. Il n'est pas probable qu'elle le soit cette année. J'invite le ministre à examiner la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux la rayer de ses prévisions. Il pourrait toujours en retrancher $10,000, ce qui laisserait $4,000 pour le cas où une réparation inattendue serait nécessaire.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le cas se reproduit dans toutes les autres provinces à peu près. C'est une allocation pour les cas d'urgence. On ne peut rien spécifier au début de l'exercice. Même en supposant que le crédit restât sans emploi, l'année dernière, rien ne prouve qu'on ne sera pas dans l'obligation de l'utiliser au cours du prochain exercice.

L'hon. M. GUTHRIE: Je connais les besoins des autres provinces de l'Atlantique un peu mieux que ceux de l'Ile du Prince-Edouard. Le budget contient une allocation de $40,000 pour le Nouveau-Brunswick. On m'informe qu'une bonne partie de ce crédit est utilisée chaque année pour réparer les dommages causés par les tempêtes. Mais on m'a dit que le fonctionnaire dont je vous parle a étudié les besoins possibles et probables de l'île et qu'il a tout prévu avec libéralité. Sous cette rubrique, on dépense chaque année entre deux et quatre mille piastres. Tout ce que je prétends, c'est qu'il n'y a pas lieu de demander à la Chambre l'ouverture d'un crédit qu'on n'utilisera probablement pas. Il pourra se produire un accident qui nécessite une dépense, comme l'année dernière, la somme de $3,000. Je conclus qu'on agirait sagement en abaissant le chiffre de l'allocation à $4,000, au lieu de la maintenir à $14,000.

M. HUGHES: Les observations de mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie) prouvent qu'il ne connaît guère la situation dans les Provinces maritimes; il vient d'une partie du pays où la situation n'est pas de nature à le renseigner beaucoup sur de telles questions. Etant donné que la province est une île, il s'y trouve des hâvres nombreux, où il se fait des travaux publics importants. Personne ne peut prédire le moment où arriverait une tempête qui causerait de grands dommages à plusieurs de ces travaux. Un gouvernement prudent, qui a à cœur les intérêts nationaux, ne peut donc que pourvoir un montant tel que celui-ci pour les travaux imprévus. Il ne sera peut-être pas nécessaire de faire de telles dépenses d'ici à quelques années; mais des tempêtes peuvent survenir à n'importe quel moment et causer de très grands dommages, et il serait urgent de faire les réparations au plus tôt. Ce ne pourrait donc être qu'une économie que d'avoir cet argent disponible à ces fins; aussi ce crédit figure-t-il depuis plusieurs années dans les prévisions budgétaires. Ce n'est pas un nouveau crédit, et si l'on n'a pas besoin de l'argent, il ne sera pas employé, et personne n'en sera plus mal. Je crois que si mon honorable ami connaissait la situation réelle, dans l'île du Prince-Edouard, il ne s'opposerait pas à ce crédit.

L'hon. M. GUTHRIE: La tempête que redoute mon honorable ami pourrait arriver et causer de grands dommages, cela pourrait arriver n'importe où; mais il est toujours possible de pourvoir à des cas semblables. Supposons que nous ayons un tremblement de terre, ou une violente tempête, et que les dommages s'élèveraient à $50,000 ou $100,000; nous pourrions y pourvoir aussitôt.

L'hon. J. H. KING: De quelle manière?

L'hon. M. GUTHRIE: Par décret du Gouverneur général. C'est ce qui s'est fait en mainte et mainte occasion dans le passé. Ce moyen a été adopté afin de pourvoir aux dépenses imprévues, et il n'est pas nécessaire que nous votions un crédit de $14,000. Le ministre pourrait tout autant demander $100,000 ou $150,000. L'expérience a prouvé qu'il était nécessaire de pourvoir $2,000 ou $3,000. Admettant que surviennent des dépenses imprévues en dehors de la session, le ministre peut toujours obtenir un décret du Gouverneur général et demander cet argent au Parlement lors de la prochaine session, ainsi que cela s'est fait souvent.

L'hon. J. H. KING: Il ne devrait pas y avoir de malentendu au sujet de ce crédit. c'est le même que d'habitude; il a été adopté l'année dernière et l'année précédente. C'est un crédit pour dépenses casuelles. Un crédit de $60,000, pour des fins semblables, dans la Nouvelle-Ecosse, a été adopté l'autre jour. En ce qui concerne ce crédit-ci, on me dit que les dépenses qui doivent être comprises dans ce crédit, s'élèvent déjà à $2,200. Nous ne savons pas encore ce dont

nous pourrons avoir besoin à part ce montant. C'est un crédit habituel, non pas seulement dans ce ministère-ci, mais dans presque tous les autres ministères, pour dépenses imprévues.

L'hon. J. E. SINCLAIR: Je désire rectifier une assertion faite par mon honorable ami de Wellington-Sud. En examinant ce crédit, il a laissé entendre que toutes les dépenses nécessaires dans la province de l'île du Prince-Edouard avaient été indiquées en détail. Son renseignement n'est pas tout à fait exact. Je sais qu'il ne laisserait pas volontairement le comité croire à un renseignement inexact, car, s'il connaissait bien la situation telle qu'elle est dans cette province, ainsi que quelques-uns parmi nous la connaissent, il comprendrait que ce crédit n'est que pour des dépenses inévitables, pour réparations nécessaires. Plusieurs nouveaux travaux ont été différés ces dernières années, à cause des nombreuses demandes de dépenses pour des motifs que nous connaissons très bien. La méthode adoptée par le ministère a été celle de couvrir tous les crédits par un crédit général, et non pas par un décret du Gouverneur général, tel que le conseille mon honorable ami. Je crois que le comité se rendra très bien compte que la proportion du crédit n'est pas trop élevée, si nous mettons en regard les dépenses de l'île du Prince-Edouard et celles des autres Provinces maritimes.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne sais pas si cette méthode est bonne ou mauvaise. Je vois que les prévisions budgétaires mentionnent des crédits pour dépenses casuelles relatives aux havres et aux rivières, s'élevant à une somme considérable. Nous avons voté $60,000 pour la Nouvelle-Ecosse, à ces fins, sans savoir comment cet argent serait dépensé. On nous demande de voter $14,000 pour l'île du Prince-Edouard; $40,000 pour le Nouveau-Brunswick; $75,000 pour Québec; $65,000 pour l'Ontario; $15,000 pour le Manitoba; $20,000 à partager entre la Saskatchewan et l'Alberta; et $95,000 pour la Colombie-Anglaise—et tous ces crédits pour des dépenses casuelles.

Il s'agit de sommes considérables et l'on ne donne pas de détails; de fait on serait fort en peine d'en donner, puisqu'on n'a pas eu l'occasion d'en dépenser même la plus infime fraction. Pourquoi ne pas rayer cette forte somme du budget? Si un crédit devient nécessaire dans le cours de l'année, on pourra l'obtenir, comme d'habitude par un mandat du Gouverneur général.

L'hon. M. FIELDING: N'est-il pas regrettable que mon honorable ami (M. Guthrie) n'ait pas appliqué ces principes alors qu'il était en état de faire diminuer l'item en discussion? Il a choisi un mauvais moment pour intervenir. Il aurait dû le faire à l'époque où il était ministre.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne vois pas qu'il y ait rien à regretter. Je soulève la question maintenant, voilà tout. Si l'item est passé inaperçu ou que personne ne l'ait signalé à mon attention l'année dernière, on n'a certes pas oublié de le faire cette année.

L'hon. M. FIELDING: C'est évident!

L'hon. M. GUTHRIE: C'est un citoyen de la Nouvelle-Ecosse qui a attiré mon attention sur l'item en question. Si le principe est vicieux, il est grand temps de le rectifier; d'autre part, s'il est juste, confirmons-le.

M. CARROLL: Qui est le dénonciateur?

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami n'a rien à voir à cela.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

L'hon. M. GUTHRIE: Le fait que je ne me suis pas opposé à l'adoption de ce crédit l'année dernière ni l'année précédente ne nous empêche nullement de rectifier un principe; s'il est erroné. Voici une crédit de $375,000 affecté à des travaux de réparations en général; or personne ne sait de quelle façon cette somme est employée ni même si elle sera déboursée ou non. Je demande donc au comité d'étudier la question de rayer tous les crédits consacrés aux dépenses casuelles; s'il est nécessaire de débourser certaines sommes et si l'on a besoin d'argent dans le cours de l'année, qu'on les obtienne par mandat du Gouverneur général.

M. CARROLL. L'honorable député de Wellington-Sud, c'est évident, n'a pas la conscience en paix. Je le mets donc au défi de citer le nom d'un seul citoyen en vue de la Nouvelle-Ecosse.

M. DUFF: Ou de n'importe quelle autre province.

M. CARROLL: Ou de n'importe quelle autre province, qui s'oppose à l'adoption d'aucun des crédits inscrits au budget du département des Travaux publics en discussion à l'heure actuelle. Lorsque je l'invite à citer le nom d'un citoyen de la Nouvelle-Ecosse qui s'oppose à l'adoption du budget tel quel, il rétorque: Mêlez-vous de vos affaires. Or, je soutiens que cela me regarde ainsi que le comité et je défie mon honorable ami de Wellington-Sud de citer le nom d'un citoyen de la Nouvelle-Ecosse

qui s'oppose à l'adoption du budget que le ministre des Travaux publics a soumis à l'assentiment du Parlement.

(L'item est adopté.)

Ports et rivières—Nouveau-Brunswick, $66,700.

M. LEGER: Je relève l'item suivant: "Portage River — Réparations au brise-lames, $1,200". Dans quel comté est situé Portage River?

L'hon. J. H. KING: Dans le comté de Kent.

L'hon. M. BAXTER: Si mes renseignements sont exacts, il existe deux endroits de ce nom, qui sont situés dans des paroisses voisines. Il est possible qu'ils appartiennent à deux comtés différents. Je désirerais savoir le nom de la paroisse. J'ai demandé des renseignements à ce sujet.

M. LEGER: Paroisse de Carleton, dans le comté de Kent.

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas le nom de la paroisse sous les yeux. Portage River est un petit cours d'eau qui se jette dans le détroit de Northumberland à environ cinq milles de la pointe au Sapin et à six milles de Kouchibouguac; la population est de 150 habitants.

M. HANSON: Le Gouvernement a-t-il adopté un programme quelconque relativement à la question des quais provinciaux dans les eaux de marée au Nouveau-Brunswick? Si j'ai bien compris, le plan que poursuit le gouvernement libéral du Nouveau-Brunswick, c'est de laisser au trésor fédéral les frais d'entretien de tous les quais publics qui ont été construits dans la province depuis la Confédération. De cette façon, les autorités provinciales se libèrent d'un fardeau qu'elles avaient assumé de bon cœur par le passé. Si le ministre veut bien se donner la peine de consulter les fonctionnaires de son département, il se rendra compte que le gouvernement fédéral aussi bien que le gouvernement provincial se sont montrés d'une prodigalité extraordinaire jadis relativement à la construction de quais publics dans les eaux de marée de la province du Nouveau-Brunswick; la plupart de ces quais furent construits pour des fins politiques. Les remarques que je fais en ce moment s'appliquent surtout à ce qui s'est fait sur la rivière Saint-Jean, sous le régime Laurier à venir jusqu'en 1911, alors que cette circonscription électorale était représentée ici par un député libéral. Si vous parcourez la partie de la rivière Saint-Jean qui traverse le comté de Queen's et Sunbury, vous rencontrez deux ou trois quais dans la même localité, bâtis pour les hautes ou basses marées, suivant le cas, par la province, l'autre par le Dominion et un autre encore par l'une ou l'autre autorité.

A l'heure qu'il est ils sont tout délabrés, et le gouvernement provincial a refusé de les maintenir en bon état de réparation conformément à la politique adoptée il y a vingt-cinq ou trente ans au sujet de la construction de ces quais. De son côté, le gouvernement fédéral a négligé de réparer ses propres quais durant la guerre parce que l'état des finances l'en empêchait. Cependant, le gouvernement Foster travaille depuis peu à charger le gouvernement fédéral de l'entretien de ces quais provinciaux qui sont situés dans les eaux de marée. L'honorable M. Foster est venu l'autre jour à Ottawa. Je ne saurais dire si sa visite a coïncidé avec la vacance récemment survenue au Sénat, mais enfin il a fait un voyage à Ottawa et, de retour au Nouveau-Brunswick, il a annoncé que les autorités fédérales avaient consenti à se charger du soin de tous les quais de la province situés dans les eaux de marée. L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qui a été décidé à ce sujet? Je lui ferai remarquer que, dans le passé, ces services relevaient des deux gouvernements, et, tenant compte de ce point, je lui demanderai ce qu'il se propose de faire à l'avenir. Je lui ferai remarquer aussi que ce crédit de $66,700 ne comprend pas un sou qui soit destiné à la réparation d'un seul quai fédéral sur le fleuve Saint-Jean ou ses affluents, bien que cette région-là compte plusieurs quais importants.

L'hon. M. COPP: L'honorable député voudrait-il dire combien il y a de quais du Dominion sur ce fleuve?

M. HANSON: Je ne le saurais dire au juste dans le moment, mais il doit y en avoir au moins douze. Dans le comté de Sunbury que je représente, il y en a un à Oromocto, un à Maugerville, un à Burton et un à Sheffield. Ce dernier est très important.

M. MORRISSY: Y a-t-il, sur la rivière Saint-Jean, un quai qui appartienne au gouvernement fédéral?

M. HANSON: Oui.

M. MORRISSY: Il n'y en a pas. Je le sais, j'ai été chargé du soin des quais durant huit ans.

M. HANSON: Je ne m'inclinerai pas devant l'honorable député. J'en ai déjà dé-

signé quatre dans le comté de Sunbury, et si je pouvais me rappeler les autres dans le moment j'en désignerais une demi-douzaine de plus. Il y a un quai public à Gagetown, importante localité située sur la rivière Saint-Jean, d'où s'exporte, chaque année pendant la saison de navigation, quantité de bois et de produits agricoles. C'est un quai fédéral; je le sais, car j'ai contribué à y faire faire quelques menues réparations par les autorités fédérales l'année dernière. Ce crédit ne comprend pas un sou pour un seul quai de la rivière Saint-Jean, bien qu'il y en ait au moins une douzaine dans cette région, ni pour un seul quai de la baie de Fundy, à l'exception de trois localités du comté de Charlotte. Tout le crédit est réservé aux comtés de la rive nord, et c'est là une disposition injuste. Quant au crédit de $40,000 au sujet des ports et rivières du Nouveau-Brunswick en général, je me contenterai de dire qu'autrefois on accordait beaucoup plus à cette fin, mais que les deniers votés n'étaient cependant pas toujours dépensés conformément au principe des affaires. Je ne m'opposerai pas au crédit de $40,000 inscrit au budget de cette année, pourvu que le ministre promette de s'occuper de ces quais fédéraux.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami a-t-il objection à ce que le gouvernement fédéral se charge des quais du Nouveau-Brunswick qui sont situés dans les eaux de marée, comme il s'est chargé de certains quais dans d'autres provinces?

M. HANSON: Si tel est le principe que le gouvernement actuel a adopté en général...

L'hon. M. COPP: L'honorable député m'a mal compris. Dans les autres provinces le Gouvernement n'a pas pris possession des quais; mais le gouvernement fédéral les entretient depuis des années, et la province du Nouveau-Brunswick est la seule qui ait été obligée d'entretenir les quais situés dans les eaux de marée. L'honorable député a-t-il objection à ce que cette province soit traitée de la même manière que les autres?

M. HANSON: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Que mon honorable ami veuille m'assurer, en sa qualité de ministre, que la déclaration qu'il vient de faire est conforme à la vérité des faits, et je proposerai que la province du Nouveau-Brunswick ne soit pas traitée autrement que les autres. Je m'opposerai à ce que les membres de la droite rejettent sur l'Etat le fardeau que la province du Nouveau-Brunswick a volontairement accepté et qu'elle devrait garder puisqu'elle l'a pris de son plein gré.

L'hon. J. H. KING: Depuis deux à trois ans, le gouvernement fédéral a reçu des représentations des autorités provinciales du Nouveau-Brunswick qui l'ont prié de prendre en main et de diriger le service des quais dans la province. Jusqu'à présent, il y a eu un double service qui a apparemment été établi il y a plusieurs années. Le gouvernement précédent a étudié l'affaire et il s'est rendu à un point où il aurait probablement rendu un décret à cet effet. Cependant, il n'a pas adopté cette ligne de conduite; mais, je puis dire pour renseigner le comité, que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a récemment renouvelé ses instances de 1919 et 1920. La question est à l'étude, mais nous n'avons pas encore pris une décision finale.

M. CHAPLIN: Combien a-t-on dépensé sur le crédit de $118,000 ouvert l'an dernier, et combien sur le crédit de $40,000?

L'hon. J. H. KING: On a dépensé onze mille six cents et quelques dollars sur le crédit de quarante mille dollars.

M. CHAPLIN: Et combien sur le tout?

L'hon. J. H. KING: La dépense s'est élevée à $71,964.

M. HANSON: Quel est l'ingénieur dirigeant des travaux publics au Nouveau-Brunswick?

L'hon. J. H. KING: C'est M. Stead.

M. HANSON: L'agence de Chatham a-t-elle fermé ses portes?

L'hon. J. H. KING: Oui

M. HANSON: Et toute la ligne cotière, y compris le Saint-Jean, est maintenant soumise à l'autorité de M. Stead?

L'hon. J. H. KING: Oui

M. HANSON: Dans le budget de cette année, je n'ai trouvé aucune somme destinée à des constructions sur l'île du Grand-Manan. Celle-ci est la plus grande île de la baie de Fundy; c'est aussi la plus peuplée et, à n'en pas douter, il s'y trouve des ouvrages qu'il faut réparer.

L'hon. J. H. KING: Je crois savoir que, au moment de la préparation du budget, l'ingénieur n'avait pas envoyé de rapport sur le besoin de constructions à cet endroit.

M. HANSON: Quelles instructions reçoit-il? Présente-t-il des rapports de lui-même, ou bien, lui demande-t-on d'examiner la situation?

L'hon. J. H. KING: De temps à autre, il soumet de lui-même des rapports sur les besoins de son district.

M. GRIMMER: Il y a une somme de $1,500 pour Léonardville et une autre de $1,700, toutes deux pour "réparations au quai". Ces quais se trouvent-ils dans le comté de Charlotte?

L'hon. J. H. KING: Oui, tous les deux.

M. GRIMMER: Le département a-t-il reçu des représentations de la part des habitants de l'île du Grand-Manan et des îles avoisinantes quant à la nécessité de construire des brise-lames sur toutes ces îles ou sur quelques-unes?

L'hon. J. H. KING: Je serai bien aise de me procurer ce renseignement et de le communiquer à mon honorable ami. En ce moment, je n'en sais rien.

M. GRIMMER: Je serais fort surpris d'apprendre que le département n'a pas reçu de représentations de ce genre; en effet, il était généralement admis à la veille de la dernière élection que, si le présent gouvernement obtenait le pouvoir, on entreprendrait sur-le-champ la construction de brise-lames sur toutes ces îles ou sur quelques-unes d'elles.

M. HANSON: On l'a promis.

M. GRIMMER: Quoi qu'il en soit, les gens l'ont généralement cru. Maintenant, ils ont observé leur part du marché, et le devoir incombe au ministère d'accomplir les promesses qui ont été faites en son nom. Ces îles forment partie de la circonscription que je m'honore de représenter et elles n'ont pas de communications avec la terre ferme. L'île de Campobello et l'île du Chevreuil sont situées à cinq milles de l'endroit le plus rapproché de la côte, dans la baie de Passamaquoddy, et l'île du Grand-Manan se trouve à vingt milles de la terre ferme, dans l'océan Atlantique.

Les habitants de ces îles n'ont d'autre ressource que la pêche. Quiconque est le moindrement au fait de cette industrie n'ignore ni les fatigues ni les désavantages que doivent subir ceux qui la pratiquent. Il fut un temps où le village de Castalia, dans l'île du Grand-Manan, comptait une nombreuse et prospère population de pêcheurs. Jugeant leur situation trop peu avantageuse, les jeunes gens ont fini par émigrer aux Etats-Unis, où ils trouvent à s'employer dans des conditions plus favorables. Les bords de l'île ne peuvent résister aux assauts de la grosse mer et des tempêtes de l'Atlantique. Quand il survient une tempête, les gens sont obligés d'aller amarrer leurs bateaux à deux milles de chez eux, ce qui leur fait endurer de grandes fatigues.

La nature a établi de merveilleuses fondations pour un brise-lames; il ne reste à l'Etat qu'à terminer l'ouvrage ainsi commencé. Les pêcheurs croient que les jeunes gens reviendront si on leur donne le moyen d'exploiter l'industrie dans des conditions convenables. En terminant le brise-lames, chose qui ne demanderait que peu d'argent, on se trouverait à racheter les promesses faites à ces gens-là. Il y a quelques années, le gouvernement entreprenait la construction d'un brise-lames à Woodwards-Cove et faisait exécuter une partie des travaux; les gens demandent maintenant qu'on les achève.

A l'anse en amont de Wilson's-Beach, qui est au centre même de l'île du Cerf, les pêcheurs exercent leur industrie dans de meilleures conditions; ils n'ont pas besoin de brise-lames, ayant à leur disposition une anse superbe qui leur offre un mouillage sûr. Ils sont cependant obligés de transporter leur poisson le long de la côte jusque chez eux parce que l'eau n'est pas assez profonde pour qu'ils y mettent leurs bateaux à l'ancre. Ils demandent que le département fasse faire du dragage pendant au moins une semaine afin de leur procurer un bon mouillage. Ce travail coûterait peu et satisferait aux besoins de ceux qui font la pêche en cet endroit-là. De mémoire d'homme, jamais la partie supérieure de l'île du Cerf n'a obtenu sa part légitime de travaux publics. Les gens demandent la construction à cet endroit-là soit d'un quai, soit d'un brise-lames: l'un ou l'autre ferait l'affaire. Il importe que les travaux soient commencés sans délai afin de mettre les pêcheurs en état de poursuivre leur industrie. Il suffirait d'une petite somme pour exécuter les ouvrages de nature permanente dont le besoin se fait depuis longtemps sentir.

Je remarque que le budget accorde $182,680 à la Nouvelle-Ecosse et seulement $66,700, soit environ le tiers, au Nouveau-Brunswick. Le Gouvernement pourrait sans doute racheter la promesse qu'il a faite aux habitants de cette partie du comté de Charlotte. Les ouvrages en question sont indispensables si l'on veut que les pêcheurs puissent poursuivre l'exercice de leur industrie; aussi serai-je enchanté d'obtenir du ministre l'assurance qu'il les fera exécuter.

M. HANSON: Je désire signaler à l'attention du ministre et à celle du comité les procédés auxquels le candidat libéral, dans

le comté de Charlotte (N.-B.), a eu recours pendant la dernière campagne électorale.

Des DEPUTES: Adopté.

M. HANSON: Non pas. Ceux qui connaissent l'endroit savent qu'une très forte partie de la population n'a d'autre moyen d'existence que la pêche. Je connais très bien le pays, y ayant vu le jour et l'ayant habité un assez grand nombre d'années. Au cours de la dernière campagne électorale, le candidat libéral dans le comté de Charlotte, M. W. F. Todd, allait de paroisse en paroisse, promettant de faire construire un quai ou un brise-lames pour presque chacun des hameaux de pêcheurs du comté.

M. MICHAUD: L'honorable député (M. Hanson) a-t-il fait des promesses semblables dans son comté?

M. HANSON: Non.

M. MICHAUD: Nous parlerez-vous du Transcontinental? Le représentant d'York-Sunbury voulait faire transporter chez lui le poste divisionnaire qui se trouve dans la ville où j'habite. Ce changement, il le réclamait au temps de l'élection générale.

M. HANSON: Le ministre et le comité observeront que j'ai parlé de manœuvres corruptrices que l'on a pratiquées dans le dessein de capter des suffrages. C'est chose qui s'est déjà faite en temps d'élection. Je ferai aussi remarquer qu'on n'a encore rien fait pour racheter les promesses que le candidat libéral prodiguait dans le temps. Certaines de ces promesses, je n'en doute pas, ont été faites de bonne foi, d'autres dans le but d'influencer les électeurs. Cette habitude a des conséquences malsaines pour la vie publique, et . . . (*Exclamations.*) Cela fait rire quelques-uns de mes amis du clan ministériel, peut-être parce que cette coutume est courante chez eux, au Nouveau-Brunswick surtout. Je rappellerai au ministre que quelques-unes de ces promesses ont été faites par M. W. F. Todd, le candidat libéral de ma circonscription. Selon moi, le ministre devrait, en toute justice pour mes commettants, tenir ces engagements que l'on n'a pas respectés.

L'hon. M. COPP: Les quais et les brise-lames que mon honorable ami prétend avoir été promis étaient-ils nécessaires au comté de Charlotte qu'il dit être son comté natal?

M. HANSON: Quelques-uns l'étaient, mais non pas la plus grande partie.

L'hon. M. COPP: Malheureusement, M. Todd n'est pas ici pour se défendre contre cette grave accusation. Mais mon honorable ami n'est pas content de porter cette accusation contre M. Todd seulement, il dit que tous les membres du Nouveau-Brunswick ont adopté la même ligne de conduite durant la campagne électorale.

M. HANSON: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai déclaré que c'est ce qu'avaient fait, dans le passé, des membres du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. COPP: Des députés actuels de cette Chambre?

M. HANSON: Non.

L'hon. M. COPP: Tout en reconnaissant que mon honorable ami n'est qu'un jeune membre de la Chambre, cependant, je ne crois pas qu'il soit ni juste ni courageux de sa part—la Chambre sera de mon avis, sans doute—de porter ces accusations contre ses adversaires sans les appuyer par aucun témoignage. Mon ami, M. Todd, a fait partie de cette Chambre durant plusieurs années, et nombreux sont les députés qui se rappellent son excellente réputation. Avant d'accuser ses adversaires d'avoir, durant la campagne, fait des promesses qui ressembleraient à de la corruption, mon honorable ami devrait avoir au moins la courtoisie et le courage d'en donner des preuves au comité. Loin de là, il n'a absolument rien prouvé.

M. HANSON: Monsieur le président, c'est avec plaisir que je vais vous en citer un exemple. A la veille même de l'élection générale, M. Todd est arrivé à Grand-Manan, accompagné de plusieurs partisans, y compris M. B. M. Hill, ingénieur en chef des routes nationales du Nouveau-Brunswick. Ils ne se sont pas contentés de promettre aux électeurs de Grand-Manan qu'ils leur construiraient une piste d'automobiles, mais M. Hill, m'a-t-on appris, a visité les électeurs—n'oublions pas qu'il a été battu dans l'arène provinciale—et il a engagé des hommes pour travailler sur cette route, ostensiblement pour faire des travaux d'études, mais en réalité pour travailler à cette route. Cela était bel et bon jusqu'au jour de l'élection, mais depuis, nous n'avons plus entendu parler de rien.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami, comme je m'y attendais, a pris un faux-fuyant. Il a reporté son accusation contre M. Todd sur la tête de M. Hill, surintendant des routes nationales du Nouveau-Brunswick. L'honorable député sait, aussi bien que n'importe qui au Nouveau-Brunswick, que M. Hill est un employé du gouvernement provincial. Il s'est, sans doute,

rendu dans le comté de Charlotte dans le même but que pour tous les autres comtés qu'il a visités, je veux dire la construction de grandes routes. Il a contribué à l'achèvement de magnifiques routes nationales au Nouveau-Brunswick. Cependant, la construction de grandes routes provinciales n'a aucun rapport avec celle de brise-lames et de quais dans le comté de Charlotte.

M. HANSON: L'argent avec lequel M. Hill proposait de construire les grandes routes devait être fourni par le gouvernement fédéral, ce qui est assurément un facteur important dans la politique du pays.

L'hon. M. COPP: Toutes ces dépenses sont faites par le gouvernement local sous la direction de M. Hill.

SANCTION ROYALE

Le lieutenant-colonel Ernest J. Chambers, huissier de la verge noire apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des délibérations de l'honorable Sénat.

La Chambre des communes se rend en conséquence dans la salle des délibérations du Sénat. Et à son retour, M. l'Orateur apprend à la Chambre qu'il a plu au député de Son Excellence le Gouverneur général de donner au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public des exercices financiers expirant respectivement le 31 mars 1922 et le 31 mars 1923.
Loi pour faire droit à Wentworth Barnes.
Loi pour faire droit à Hazel McInally.
Loi pour faire droit à Edward Lovell.
Loi pour faire droit à Elizabeth Lillian Sharpe.
Loi pour faire droit à Percival Andrew Sharpe.
Loi pour faire droit à Frederick Henry Gill.
Loi pour faire droit à Blanche Elizabeth Macdonell.
Loi pour faire droit à Frank Charles Butt.
Loi pour faire droit à Edward Sydney John Turpin.
Loi pour faire droit à Albert Bethune Carley.
Loi pour faire droit à Ernest Zufelt.
Loi pour faire droit à Nellie Berry.
Loi pour faire droit à John Leach.
Loi concernant la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.
Loi concernant la Kettle Valley Railway Company.
Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.
Loi concernant la compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie de James.
Loi concernant la compagnie de fidéicommis du Canada.
Loi constituant en corporation la Canadian General Insurance Company.

[L'hon. M. Copp.]

Loi modifiant la loi des pénitenciers.
Loi pour faire droit à Ethel Turner.
Loi pour faire droit à Walter Michie Anderson.
Loi pour faire droit à Mary Elizabeth Fredenburg.
Loi pour faire droit à Sheriff Elwin Robinson.
Loi pour faire droit à Rhoda Renfrew McFarlane Brown.
Loi pour faire droit à Abraham Leibovitz.
Loi constituant en corporation la British National Assurance Company.
Loi concernant la convention baptiste d'Ontario et de Québec.
Loi concernant la Prudential Trust Company, à responsabilité limitée.
Loi concernant The T. Eaton General Insurance Company.
Loi concernant la Aberdeen Fire Insurance Company.
Loi concernant la Armour Life Assurance Company.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. HANSON: Le secrétaire d'Etat (M. Copp) me défie de lui donner une liste des endroits où ses partisans auraient fait des promesses de travaux publics dans le comté de Charlotte, antérieurement à la dernière élection. J'ai en mains une liste de ces endroits.

L'hon. M. COPP: Je n'ai pas mentionné mes partisans.

M. HANSON: Je vous en donnerai une liste quand même. Le premier endroit où M. Todd et ses partisans ont fait une telle promesse, et les travaux publics les plus importants qu'il ait mentionnés, c'est le brise-lames à Castilia, paroisse de Grand-Manan. M. Todd était là, il a examiné le terrain personnellement et il a dit à la population qu'il verrait à ce que l'on construise ce brise-lames. Le deuxième endroit, à Welshpool...

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami a-t-il dit Castilia?

M. HANSON: Oui, Castilia, paroisse de Grand-Manan. A Welshpool, M. Todd a personnellement promis que l'on ferait le dragage voulu. Le troisième endroit, où l'on a promis des travaux publics, c'est à l'île Deer, près de Lord's-Cove, où il a personnellement...

M. GOOD Mon honorable ami s'oppose-t-il à ce que les députés de ce côté-ci de la Chambre entendent ces déclarations? Nous n'entendons rien du tout ici.

M. HANSON: Il me fera plaisir d'obliger mon honorable ami. Ainsi que je viens de dire, la troisième promesse concerne le quai ou brise-lames en haut de l'île Deer,

tout près de Lord's-Cove. M. Todd y a promis un quai ou brise-lames; il est possible qu'il ait promis les deux. Le quatrième endroit est le bassin Seeley, dans la paroisse de Pennfield, là où l'on avait choisi un emplacement avant le 6 décembre. J'ose dire que si j'en avais le temps, je pourrais citer une douzaine d'autres endroits à mon honorable ami.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami parle-t-il d'après des on-dit, ou était-il présent et a-t-il entendu lui-même les déclarations mentionnées?

M. HANSON: Mon honorable ami sait que je n'étais pas là.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami répète ce qu'on lui a dit.

M. HANSON: Je parle d'après des renseignements que je sais être exacts.

L'hon. M. COPP: J'aimerais que mon honorable ami donne de plus amples renseignements.

M. HANSON: Je ne sache pas que vous ayez le droit de me faire subir un interrogatoire.

L'hon. M. COPP: Je ne fais subir aucun interrogatoire à mon honorable ami. Je vois qu'il est un témoin récalcitrant et il est parfois dangereux d'interroger ce type de témoin.

Quoiqu'il en soit, je demanderai à mon honorable ami—qui a déjà fourni au comité des renseignements très précieux sur l'attitude de M. Todd au cours de la dernière campagne électorale, au sujet de la construction de quais et de brise-lames ou des deux à la fois, dans son comté—d'avoir l'obligeance de déclarer s'il est à propos et nécessaire, dans l'intérêt des habitants des localités spécialement mentionnées d'exécuter les travaux publics dont M. Todd a parlé.

M. HANSON: L'on ne voit pas qu'il y soit pourvu dans le budget, ce qui indique que le Gouvernement est d'avis qu'ils ne sont pas nécessaires. Si mon honorable ami veut une réponse, je lui dirai de consulter à ce sujet les fonctionnaires du département des Travaux publics qui sont les conseillers techniques du Gouvernement. Il ne m'incombe pas—je ne puis même pas prétendre à ce privilège—de conseiller mon honorable ami.

L'hon. M. COPP: L'honorable député n'a pas, semble-t-il, compris parfaitement ma question.

M. HANSON: Je crois l'avoir comprise.

L'hon. M. COPP: Mon honorable ami est né dans le comté de Charlotte, il connaît parfaitement les besoins de ce comté ainsi que ceux du comté d'York qu'il représente. Je lui demanderais donc d'avoir l'obligeance de dire au comité s'il croit que la construction des ouvrages en question est nécessaire au progrès des localités qu'il a mentionnées. S'il répond affirmativement, je suis certain que le ministre des Travaux publics étudiera la question avec le plus grand soin possible.

M. HANSON: Si le ministre veut s'engager à donner suite à ma réponse, je répondrai à sa question.

L'hon. M. COPP: Le renseignement que mon honorable ami a donné au comité m'intéresse grandement. C'est la première fois que j'entends parler des travaux du genre de ceux qu'il a mentionnés dont ces localités auraient besoin. En vérité, je serais très heureux que mon honorable ami nous dise si ces travaux sont ou non absolument nécessaires. S'ils le sont, il me fera plaisir, comme représentant de la province du Nouveau-Brunswick, d'examiner la question du mieux possible et de voir s'il y a moyen de faire quelque chose dans ce sens-là.

M. GRIMMER: A titre de représentant du comté de Charlotte, je répondrai à la question et je dirai qu'à mon avis, ces travaux sont absolument nécessaires. On devrait les construire dans l'intérêt de la population du comté et l'on devrait remplir toutes les promesses faites au cours de la dernière élection. Si M. Todd a fait les promesses dont on a parlé, il a eu certainement raison d'en agir ainsi, à mon sens; car la population, pêcheurs et autres, de ces localités, a réellement besoin de ces améliorations. J'appuierai le ministre, s'il entreprend et termine ces travaux. Quoiqu'il en soit, vu que les prévisions budgétaires ne contiennent pas de crédits destinés à ces ouvrages, je ne vois pas chance qu'on les exécute.

M. DUFF: Le budget contient un crédit de $40,000.

M. HANSON: Cela ne compte pas beaucoup dans le coût de la construction d'un brise-lames à Castalia.

L'hon. M. FIELDING: Cela m'intéresse un peu d'entendre dire que quelqu'un a violé une convention et qu'il a manqué à la parole donnée. Or, si quelqu'un, libéral ou conservateur, peu importe, a promis de construire des quais, des caissons ou tout autre ouvrage de cette nature, dans le but

d'obtenir les votes des électeurs, cela est mauvais, cela implique l'idée de manœuvres frauduleuses—le nom ne fait rien à la chose—et c'est pourquoi je ne puis excuser cela. Mais je vais m'enquérir auprès de mon honorable ami d'York-Sunbury (M. Hanson) à propos de la nature de ces promesses. Ai-je raison de comprendre que M. Todd a promis qu'on exécuterait ces travaux, si M. Grimmer était élu?

M. HANSON: La question de l'honorable ministre comporte sa réponse.

L'hon. M. FIELDING: Je n'allègue pas qu'on a fait de promesse semblable; il n'y a donc pas eu violation d'engagement.

M. CHAPLIN: J'appelle de nouveau l'attention sur le crédit très considérable de $40,000 mentionné dans le budget. Le crédit total représente $66,000. Il y a un montant de $40,000 au sujet duquel on ne donne pas de détail. A mon avis, c'est mal entendre les affaires qu'inscrire aux prévisions budgétaires un montant aussi considérable destiné à un ouvrage au sujet duquel on ne donne pas de détail. J'ai noté ce que le ministre a dit à l'occasion d'un crédit semblable destiné à l'île du Prince-Edouard. Je veux faire observer que le total des crédits destinés à l'île du Prince-Edouard représentait $40,000, et que le montant non spécifié était $14,000. Dans l'autre cas, le montant total était $60,000 et celui non spécifié, $40,000, ce qui n'est pas proportionné.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne veux pas retarder l'adoption du crédit, mais après ce que l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) a dit, je crois que le ministre devrait étudier l'objection qu'on a soulevée. Voyez les ennuis que l'on prépare au ministre, si l'on adopte le crédit tel qu'il est rédigé.

L'an dernier, on a dépensé $11,000, ce qui laissait un reliquat de $29,000. Si les conditions sont les mêmes cette année, le ministre aura avec ce crédit général, une somme de $29,000. Pour sa propre protection, il devrait changer ce système. Tous les gens qui, dans le Nouveau-Brunswick sont aux trousses du Gouvernement, insisteront pour qu'il dépense cet argent. Du moins, un certain nombre d'entre eux, le feront. Ils courront après le ministre qui recevra toutes sortes de demandes pour dépenser $2,000 ici, $3,000 là et $5,000 ailleurs. Le Parlement n'a rien à dire au sujet de cette dépense; nous laissons au ministre le soin de dire quand et où il voudra dépenser l'argent. On l'importunera certainement et pour sa propre protection, il vaudrait bien mieux diminuer le crédit. En cas d'urgence, on peut toujours avoir un mandat du Gouverneur général; aussi le ministre devrait être enchanté de ma proposition. Je sais que ce système était en vogue autrefois; mais pourquoi ne pas le corriger à l'avenir? Je demande au ministre s'il ne voudrait pas nous annoncer une réduction de $10,000 sur le crédit total de $66,000. Voilà un article intitulé: Dépenses casuelles, améliorations et réparations en général, $40,000. On nous demande de voter l'argent sans même savoir s'il va être dépensé et à quoi il s'appliquera. C'est un mauvais principe.

L'hon. J. H. KING: Je citerai quelques-unes des dépenses faites l'an dernier pour montrer à mon honorable ami qu'il se trompe en disant qu'on demande un mandat du Gouverneur général chaque fois qu'un cas pareil se présente. Voilà ces dépenses: Chance Harbour, $100; Cognac, $18; Quai de Leonarville, $25.20; Pointe Mill, $543,.77. Il arrive souvent que des travaux de plus ou moins importants sont à faire, alors les ingénieurs sont priés de faire de temps en temps, un rapport et de procéder à leur exécution. L'honorable député doit comprendre l'inconvénient qu'il y aurait à se procurer chaque fois un mandat du Gouverneur général. Le fait de voter une certaine somme pour dépenses imprévues n'est point extraordinaire, pas plus pour le département des Travaux publics que pour les autres départements. L'an dernier, on a voté la même somme que cette année; je ne sais pas ce qu'était le crédit de l'année précédente, mais j'imagine qu'il devrait être à peu près le même. Les dépenses varient suivant les années; tout le monde comprend cela et je ne vois pas pourquoi on devrait diminuer ce crédit-ci. Si on n'a pas besoin de l'argent, on ne le dépensera pas.

M. GOOD: Quel était le crédit total l'an dernier et pourquoi a-t-on besoin d'un crédit beaucoup plus élevé cette année?

L'hon. J. H. KING: L'an dernier on a dépensé $11,666, sur crédit total de $40,000. Je ne peux pas assurer au comité que la dépense sera la même cette année. Personne ne peut prévoir. Je ne vois aucune raison de modifier le chiffre.

L'hon. M. GUTHRIE: Je comprends parfaitement ce que veut dire le ministre au sujet des petits paiements à faire, mais il me semble qu'une somme de $10,000 ou $15,000 serait suffisante. Je veux avoir l'opinion du comité et c'est pour cette

raison que je vais proposer qu'on réduise le chiffre du crédit en question. Je ne désire pas que la réduction s'applique seulement au Nouveau-Brunswick; je veux éviter de faire une motion pour chaque article; mon amendement est destiné simplement à avoir l'opinion du comité sur le sujet en question. Je propose que l'article de $40,000 pour réparations et améliorations en général soit réduit à $20,000. Cela laissera au ministre une somme assez considérable et une marge assez grande pour faire faire les réparations fortuites.

L'hon. M. FIELDING: Par son amendement, mon honorable ami montre qu'il ne saisit pas du tout le fond même de la résolution. Il s'agit des cas d'urgence qu'on ne peut pas prévoir. Le mieux que nous pouvons dire c'est qu'il est possible que nous n'ayons pas besoin de cet argent. L'expérience a démontré que lorsqu'on n'en a pas eu besoin on ne l'a pas dépensé; mais il faut laisser une certaine marge pour l'imprévu et les chiffres que propose l'honorable député sont précisément les mêmes que l'an dernier. Il me semble que ce serait une erreur de se départir de la règle habituelle. L'honorable député n'a cité aucun bon motif pour lequel ce crédit doit être diminué.

(L'amendement (M. Guthrie) est rejeté par 79 voix contre 24.)

(L'article est adopté.)

Ports et rivières.—Québec, $396,980.

M. le PRESIDENT: Le comité désire-t-il discuter ce crédit article par article?

Des VOIX: Non.

L'hon. M. STEVENS: Mes honorables amis ne demandent certainement pas au comité d'adopter une quarantaine d'articles sans avoir un mot d'explication du ministre. Je suis surpris de voir que le ministre lui-même n'ait pas offert au comité de lui expliquer certains de ces articles. Combien a-t-on dépensé du crédit de $423,160 accordé l'an dernier? Combien a-t-on dépensé l'an dernier du crédit de $75,000 accordé pour les ports et rivières en général ?

L'hon. J. H. KING: Les dépenses totales à même le crédit de l'an dernier se sont montées à $254,557.56. On a aussi dépensé $62,281 à même le crédit des ports et rivières en général. Cela démontre que ces articles varient d'année en année. Dans la province de Québec, nous avons pour ainsi dire dépensé tout ce qui avait été mis de côté pour les dépenses casuelles.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre et le Gouvernement remarqueront que, sur un crédit d'environ $423,000 on a seulement dépensé $254,000, ou un peu plus de la moitié. Pour bien prouver son désir de réaliser des économies, le ministre demande cette année $142,000 de plus que ce qui a été dépensé l'an dernier. Cette augmentation importante devrait nous être expliquée.

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas que mon honorable ami veuille faire entendre que les estimations et les dépenses de l'an dernier devraient servir de règle au comité cette année. Les estimations sont préparées au ministère d'après les connaissances et selon les conseils des fonctionnaires du ministère. Nous n'avons pas cru nécessaire de demander autant que l'an dernier. Nous demandons cette année $396,980 au lieu de $423,100 qui ont été demandés l'an dernier. Mon honorable ami dit que, comme les dépenses n'ont été que de $254,000 l'an dernier nous devrions réduire davantage ce montant cette année. Je ne crois pas qu'il soit compétent—et je sais, comme ministre, avec le temps dont je dispose, que je ne suis pas compétent—à dire au comité que cela s'impose. Je prends l'avis des fonctionnaires de mon département et ce montant me semble raisonnable pour les dépenses dans la province de Québec. Les honorables députés savent tous très bien que, durant la période de guerre, et sagement du reste, les travaux publics n'ont pas été entretenus comme ils le sont en temps normal et il est aujourd'hui nécessaire au département des Travaux publics de faire des réparations plus importantes qu'il ne le faudrait si les réparations ordinaires avaient eu lieu tous les ans.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre nous expose une politique comprenant des déboursés importants et augmentés. Il dit que nous avons économisé pendant la guerre et que le moment est venu de dépenser. Par ses déclarations fréquentes et partout annoncées, le Gouvernement nous avait portés à croire qu'il voulait réaliser des économies.

L'hon. J. H. KING: Je crois que mon honorable ami m'a mal compris. J'ai dit, tout simplement, que par le fait qu'on a laissé les travaux publics sans entretien durant la période de guerre il est aujourd'hui absolument nécessaire de dépenser davantage si nous voulons conserver ce que nous avons. Agir autrement serait une économie de bouts de chandelles.

L'hon. M. STEVENS: Nous avons certainement le temps d'examiner ces articles rapidement et le ministre pourra nous en expliquer les raisons. Le premier article: quai à l'Anse-aux-Gascons, comprend un vote nouveau de $29,000, car on n'a dépensé que $20,000 des $49,000 votés l'an dernier. On doit nous expliquer cela. Il y a aussi d'autres articles très importants.

L'hon. J. H. KING: Les $29,000 demandés pour l'Anse-aux-Gascons représentent un contrat qui a été adjugé l'an dernier. Le montant du contrat était de $49,000, mais on a seulement dépensé $20,000 en 1921-22. Il est donc nécessaire de voter de nouveau $29,000 pour faire exécuter le contrat adjugé en 1921-22.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce que c'est la même chose quant à l'article pour les réparations et la reconstruction du quai de Gaspé? On a voté l'an dernier un crédit de $34,000 et on nous demande de voter de nouveau $20,000 cette année. S'agit-il encore d'un contrat?

L'hon. J. H. KING: Oui.

Lhon. M. GUTHRIE: Je crois qu'il existait aussi un contrat pour une extension et des réparations au quai de la quarantaine, à la Grosse-Ile, mais je n'en suis pas certain. Où en est-on rendu dans les travaux?

L'hon. J. H. KING: Le crédit qu'on demande est pour réparations au pont du quai, le remplacement des poteaux d'amarrage du quai est et allonger le quai ouest. Sur le crédit de $50,000 de l'an dernier on a dépensé $15,000 et le montant périmé est de $9,000. Ce nouveau vote de $26,000 permettra de terminer les travaux.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce que $15,000 représentent le total des travaux faits l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: Le crédit de l'année dernière était de $50,000?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: Alors cet ouvrage coûtera, une fois terminé, seulement $41,000 au lieu de $50,000?

L'hon. J. H. KING: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Chap. 159.—Ports et rivières, en Ontario, $398,800.

L'hon. M. MANION: Combien a-t-on utilisé du crédit de $644,700 voté l'année dernière?

[L'hon. J. H. King.]

L'hon. J. H. KING: En tout $408,000.

L'hon. M. MANION: Combien a-t-on dépensé sur le crédit des havres et rivières en général au chiffre de $65,000?

L'hon. J. H. KING: $44,263.

M. BLACK (Huron-Sud): Le ministre demandera-t-il l'ouverture d'un crédit pour le port de Goderich dans le budget supplémentaire? Il n'a pas oublié qu'une députation est venue lui demander une audience il y a quelques semaines. C'est le seul port qui existe entre Port-McNicoll et Sarnia, et l'année dernière 22,000,000 de boisseaux de blé sont passés dans ce port. Le port a besoin d'être approfondi pour permettre aux gros vaisseaux d'évoluer. Souvent des bateaux y sont restés dix jours pour être déchargés.

L'hon. J. H. KING: Je m'occupe de donner satisfaction aux demandes de la députation, mais je ne puis dire quel sera le chiffre inscrit aux crédits supplémentaires.

L'hon. M. GUTHRIE: Le port de Goderich a fait l'objet des préoccupations de la Chambre depuis une dizaine d'années. La situation est devenue délicate il y a quatre ou cinq ans. On n'a pas cru que les dépenses pourraient être entreprises au cours de la guerre. Autant que je me souviens il faudra y mettre une somme considérable.

Le besoin de travaux se fait gravement sentir. Notre collègue de Huron (M. Black) peut en parler sans doute avec plus d'autorité que moi, mais j'ai entendu plusieurs délégations discuter la question, et moi-même je sais que la ligne ferrée qui passe par Guelph, où j'habite, compte sur les affaires que lui apporte le transport des céréales débarquées à Goderich.

Ce port est le seul, si je ne me trompe, sur les bords du lac Huron au sud de Port-McNicoll. Il a grand besoin de travaux d'approfondissement. L'ouvrage qui coûtera le plus cher, c'est la construction d'un épaulement pour rendre le port sûr contre les tempêtes du large. C'est le seul port de salut qui existe aujourd'hui sur tout le rivage du lac Huron de ce côté où les vaisseaux peuvent chercher un abri. Il importe beaucoup aux marins que ce port soit amélioré à cet égard, la question de commerce mise à part.

Goderich est en ce moment desservi par le Grand-Tronc et par le réseau national. Le port contient plusieurs grands élévateurs et reçoit des quantités énormes de grains. J'espère donc que le Gouvernement verra à inscrire une allocation aux crédits supplémentaires, et je me joindrai certai-

nement à notre collègue de Huron pour appuyer la demande de la ville de Goderich.

M. LEGER: Pourquoi ne déposez-vous pas une motion pour faire rayer ce crédit?

M. DUFF: Je constate que nous discutons les crédits de la province d'Ontario. Je suis surpris que le député de Wellington-Sud (M. Guthrie) ne demande point une réduction.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai dit pourquoi.

M. DUFF: Puisqu'il se donne comme le grand économe pourquoi s'abstient-il? Non seulement il appuie le député de Huron-Sud qui réclame la dépense de $398,000 dans l'Ontario, mais il insiste pour en avoir davantage. Si une pareille somme était destinée au Nouveau-Brunswick ou à la Colombie-Anglaise on verrait ce collègue avertir le Gouvernement qu'il fait des extravagances. Tout dépend de la région intéressée. Le député de Wellington est l'homme le plus versatile de la Chambre.

L'hon. M. GUTHRIE: Je répondrai d'un mot à notre collègue. Je ne demande pas la réduction ou la radiation de ce crédit de $65,000 destiné aux travaux généraux à exécuter dans les ports et rivières de ma province, pour les motifs que j'ai expliqués tout à l'heure. J'ai seulement tenu à connaître une fois pour toutes l'opinion du comité et à la rapporter à tous les crédits qui figurent au budget. Nous y gagnerions du temps, et pour ma part, je considère cette question comme définitivement réglée. Je ne m'oppose à aucune dépense pour les rivières et les havres, là où il est à propos d'en faire; je ne me suis jamais opposé à ces dépenses. Je me suis cependant opposé à ce que nous votions de l'argent que le Gouvernement pourrait dépenser sans que le Parlement sache comment cet argent avait été employé et je crois avoir eu raison, nonobstant le vote du comité.

M. DUFF: C'est très bien de la part de l'honorable député de faire preuve de tant de prudence politique maintenant qu'il est dans l'opposition; il n'était pourtant pas aussi prudent à la veille des élections. Il a adjugé alors des contrats pour quelques $300,000 dans la ville de Guelph, pour fins militaires inutiles.

L'hon. M. GUTHRIE: Pour combien?

M. DUFF: Il n'a pas fait preuve de plus de prudence dans d'autres affaires. Il devrait être le dernier à se lever en Chambre et dire que l'on ne devrait pas dépenser un seul dollar sans explication minutieuse de son emploi. C'est tout simplement que notre honorable ami ne connaît pas les faits. A propos des crédits dans différentes provinces pour les rivières et les havres en général, je suppose qu'il ne serait pas parlementaire de ma part de dire que l'attitude de mon honorable ami est due à l'ignorance.

Le PRESIDENT: Au règlement.

M. DUFF: Je dirai tout de même que c'est faute de connaissance. Voilà toute la difficulté. Or, je connais très peu la province d'Ontario, cependant, je comprends qu'il est possible que le Gouvernement ait besoin de $150,000 au lieu de $65,000, en 1922, pour les havres et rivières dans cette province. Je suppose que l'on vote cet argent dans le but de pouvoir réparer les travaux sur les Grands lacs, lorsqu'ils seront détruits par les tempêtes comme celle que nous avons eue hier soir. Mes honorables amis verront, à la page 38, dans les prévisions budgétaires pour la Nouvelle-Ecosse, que l'on pourvoit une somme de $60,000 pour les havres et les rivières en général. Les honorables députés qui sont partis tard hier soir et qui ont eu connaissance du temps désagréable qu'il faisait, ont certainement dû s'imaginer, si toutefois ils se sont transportés par la pensée sur l'Atlantique ou sur le Pacifique, que la tempête avait dû causer de grands ravages sur ces deux océans. J'ai reçu ce matin des télégrammes de ma propre circonscription m'informant que plusieurs travaux publics du long de la grève avaient été endommagés par les vagues hier soir; connaissant la nature de ces travaux, je croyais qu'il faudra au moins $50,000 pour les réparer. Bien entendu le député de Wellington-Sud n'en sait rien; en sa qualité d'avocat, il est plus ou moins marin, et son argumentation cet après-midi repose probablement sur des ouï-dires.

M. MARTELL: Mon honorable ami ne flatte guère les avocats marins.

M. DUFF: Peut-être que non, mais mon honorable ami n'argumente que dans le but de s'opposer aux crédits. Le ministre a parfaitement raison de mettre ces crédits dans les prévisions budgétaires, car il est impossible pour lui comme pour ses fonctionnaires de savoir au juste ce dont on aura besoin dans la Colombie-Anglaise, la Nouvelle-Ecosse ou tout autre province. Du point de vue des affaires, il vaut mieux inclure ces crédits, et cela s'est toujours fait. Aussi, je le répète, mon honorable

ami parle ainsi afin de mettre des objections aux crédits, et non pas parce qu'il sait ce qu'il dit.

M. BLACK (Huron-Sud): Je ne suis pas toujours de l'avis de mon honorable ami de Wellington-Sud (M. Guthrie), mais j'insiste pour que le crédit pourvu pour le havre de Gooderich soit plus élevé. La chambre de commerce de Gooderich m'a dit qu'il faudrait $400,000 pour réparer le quai, cependant, elle ne demande cette année que $100,000 pour le dragage nécessaire au déchargement des bateaux qui y font escale. J'ai une photographie montrant onze bateaux chargés de grain qui attendant de pouvoir entrer dans le havre. Il leur faut parfois attendre une semaine avant d'y entrer.

M. FOURNIER: Combien de grain a-t-on expédié à Goderich l'année dernière.

M. BLACK (Huron-Sud): Vingt-et-un millions de boisseaux de grain sont entrés dans le port de Goderich l'année dernière.

M. GOOD: Comme je suis l'un des représentants de l'Ontario, et que j'ai appuyé l'amendement tendant à modifier le crédit précédent, je tiendrais à dire à mon honorable ami de Lunenberg (M. Duff) que je n'ai pas agi ainsi par esprit de contradiction, mais parce que le crédit de l'an dernier n'était que d'un tiers du montant prévu et qu'il devait être voté cette année. Je crois donc qu'à moins qu'il soit démontré que de plus fortes dépenses sont justifiables, nous devrions réduire le crédit.

M. DUFF: L'honorable député est-il satisfait de cette explication?

M. GOOD: Relativement à l'item de $65,000 pour la province d'Ontario, j'appuierais volontiers un amendement tendant à le diminuer, si l'on établit que cette somme n'est pas nécessaire.

M. DUFF: Cela ne saurait être démontré.

M. GOOD: Pour ce qui est de cet item de $65,000, je crois savoir que l'an dernier on l'a utilisé presque entièrement; il y a donc lieu de conclure qu'il faudra, au moins, en dépenser autant cette année. C'est l'unique raison pour laquelle je m'abstiens de faire opposition à l'adoption de ce crédit.

M. MALCOLM: Les remarques de l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) concernant le port de Goderich sont très à propos et j'approuve de tout cœur la requête qu'il a adressée au ministre des Travaux publics de tenir compte des besoins urgents de ce port. Goderich est le seul endroit sur le lac Huron d'où le grain de l'Ouest est distribué aux minoteries de l'Ontario; et pour cette raison, ce port mérite l'appui du Gouvernement. Je ferai, toutefois, observer à mon honorable ami de Wellington-Sud que Goderich ne constitue pas le havre national pour les navires du lac Huron. Nombre d'anciens députés se rappellent sans doute la terrible tempête de 1914, alors que plusieurs navires firent naufrage sur les Grands lacs et qu'il y eut de nombreuses pertes de vie. A la suite de ce désastre, le gouvernement de l'époque commença la construction d'un havre de refuge un peu plus au nord sur la rive du lac Huron, le port de Goderich se trouvant un peu trop au sud pour fournir l'abri nécessaire. La construction d'un havre de refuge est indispensable pour la sécurité de nos navigateurs et le ministre devrait considérer notre requête d'un œil favorable. Les naufrages survenus dernièrement sur le lac Supérieur ainsi que sur les autres Grands lacs démontrent amplement le besoin d'un plus grand nombre de havres de refuge.

Je le ferai observer à ceux de mes honorables collègues qui représentent des circonscriptions de l'intérieur, nous, qui représentons des comtés riverains des Grands lacs, nous rendons parfaitement compte que les sommes consacrées aux dépenses imprévues qu'a mentionnées tout à l'heure le ministre des Finances, sont parfois absolument insuffisantes. Mon honorable ami de Lunenburg (M. Duff) a fait allusion aux ports qui ont été fort endommagés au cours de la dernière tempête. Les observations de l'honorable député s'applique avec autant de force aux ports des Grands lacs. Des quais que l'on a laissés se détériorer, au cours de la dernière guerre, sont aujourd'hui délabrés au point d'être dangereux. Je doute fort que la moitié du crédit d'urgence affecté à toute la province d'Ontario suffirait à réparer convenablement les quais de ma circonscription électorale aujourd'hui. Les représentants des circonscriptions de l'intérieur devraient donc faire preuve de tolérance à l'égard de ce crédit relatif à une dépense imprévue et pour ce qui est de la somme affectée au port de Goderich, pour la bonne raison, je le répète, que c'est le seul port du littoral des Grands lacs d'où le grain de l'Ouest est distribué à une bonne partie de la province d'Ontario.

Je suis donc heureux de fournir mon appui au ministre s'il décide d'inscrire dans son budget supplémentaire un crédit destiné à la construction d'un havre de refuge

au nord de Goderich, car il est notoire que les marins des Grands lacs n'ont pas la protection qu'ils devraient avoir contre les tempêtes désastreuses qu'ils doivent essuyer de temps à autre. Une autre tempête comme celle de 1914 entraînerait de nombreuses pertes de vies, et c'est pour éviter cela que nous demandons la construction d'un havre de refuge.

M. JOHNSON (Moosejaw): Mon honorable ami, si j'ai bien compris, a dit que 21,000,000 de boisseaux de grain passent chaque année par le port de Goderich. Est-ce qu'une partie de ce grain y est déchargé pour être ensuite transporté ailleurs, ou est-il tout distribué aux minoteries de cette région de l'Ontario?

M. DRUMMOND: Etant donné que je suis parfaitement au fait de la situation dans le port de Goderich et de la région avoisinante, je dois récuser l'assertion de mon honorable ami, à savoir que le port de Goderich est un centre de distribution. Il joue ce rôle au bénéfice de six ou sept comtés de la partie occidentale de l'Ontario. Je demanderai donc au ministre d'augmenter le chiffre de la subvention afin que les comtés intéressés en bénéficient.

M. BOYS: Malheureusement, j'ai été obligé de m'absenter au moment où le ministre a donné les chiffres de la dépense globale pour le dernier exercice. Je remarque que le crédit total pour les travaux publics imputables au revenu cette année s'élève à $9,817,319.77; les crédits affectés à ce service l'année dernière se sont élevés à la somme de $10,871,362.08. Le ministre est-il en mesure de dire quelle a été la dépense totale du ministère à ce chapitre, l'année dernière?

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami fait erreur. Les crédits affectés aux travaux publics l'année dernière se totalisaient à $13,188,000, et les dépenses, à $10,283,000.

M. BOYS: Je remercie le ministre; cependant, je ne me rends pas compte en quoi je fais erreur. J'ai sous les yeux en ce moment le budget de 1922; or, à la page 38, je constate que les crédits à voter s'élèvent à la somme de $10,871,362.08. Je n'inclus pas, cela va sans dire, les crédits supplémentaires. C'est là ce qui explique la différence, je le suppose?

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. CARRUTHERS: Je signalerai à l'honorable ministre des Travaux publics un cas très urgent survenu dans mon comté il y a une couple de semaines, au port de la ville de Little-Current, sur le chenal nord de la baie Georgienne. S'il n'y a rien d'inscrit au budget supplémentaire à cet égard, l'industrie dans cette partie de mon comté va être entravée, si toutefois elle n'est pas paralysée. Cette localité comprend un grand quai d'où il s'expédie de 100,000 à 200,000 tonnes de houille par année, durant la saison de navigation, par voie du chemin de fer Algoma Eastern, pour les besoins de l'industrie des localités du Nord. Jusqu'à il y a deux ans, des navires d'une capacité d'environ 10,000 tonnes pouvaient rendre la houille à ce quai, mais l'eau du lac Huron ayant baissée, probablement parce qu'elle est détournée par le canal de Chicago, elle n'y est plus assez profonde pour que les navires d'un assez fort tonnage puissent y circuler. Je citerai, à ce propos, une lettre que j'ai reçue de M. G. A. Montgomery et dont le département de l'honorable ministre doit posséder un exemplaire:

> Cher monsieur,—Le steamer *Collier* appartenant à la Cleveland Cliffs Iron Company, de Cleveland, Ohio, et chargé d'environ 5,500 tonnes de houille destinée à la Spanish River Pulp & Paper Mills, a touché fond en se rendant au quai de Little-Current, dimanche, le 23 avril. Il s'est échoué au milieu du chenal, justement au large de Gibbons Point. Le capitaine Wilson, qui le commandait, dit qu'il était sur les fils de bordages quand le navire s'est échoué. Ce navire tirait dix-huit pieds et demi d'eau, mais la profondeur de l'eau n'était que d'environ dix-huit pieds et deux ou trois pouces. Voici en quoi a consisté le dommage: treize couples ont plié et trois plaques ont consenti. C'était le dix-septième voyage que le capitaine Wilson faisait à Little-Current. Il dit que le *Collier* suivait absolument la même route que dans les voyages précédents. On est à réparer le *Collier* à Little-Current. On travaille au moyen de béton à l'empêcher de faire eau. Le maître du port de Little-Current a été prévenu de l'accident, et je crois qu'à son tour il a averti le ministère de la Marine.

En outre, j'ai reçu, hier et avant-hier, trois ou quatre télégrammes. En voici un que j'ai reçu, du Sault:

> Je vous serais reconnaissant de tout ce que vous pourriez faire pour soustraire la navigation au danger qui la ménace à Little-Current. Comme on vous l'a dit, le steamer *Collier* s'est échoué. Cet accident aura de graves conséquences pour notre commerce. Les armateurs s'opposent énergiquement à envoyer leurs navires à notre quai, sous prétexte que la navigation est difficile à cet endroit.

J'ai aussi reçu du maire de Little-Current un télégramme dont voici le texte:

> A son dernier voyage le steamer *Collier* s'est échoué au centre du chenal. Son fond est sérieusement endommagé. Il faut remédier au mal sans retard, sinon les gros navires vont cesser de fréquenter le quai à charbon.

L'honorable ministre a dû recevoir, de Cleveland, de la part des propriétaires du navire, un télégramme conçu en ces termes:

CLEVELAND, OHIO, 16 mai 1922.

En entrant dans le chenal de Little-Current, le 23 avril, le steamer *Collier* a frappé un fond de roches qui a endommagé onze plaques et moises au point qu'il a dû revenir sans cargaison. Les frais de radoub s'élèvent à dix mille dollars. Il est très nécessaire que l'obstruction soit enlevée. On nous recommande instamment de ne plus faire amener de houille à Little-Current, attendu que certains armateurs canadiens ont refusé d'y en amener, à cause du danger constant d'avaries.

A. E. R. SCHNEIDER,
Cleveland Cliffs Iron Company.

Je dirai, en passant, que la Espanola Pulp and Paper Company consomme, à l'année, 150 tonnes de houille par 24 heures. Comme elle prend toute sa houille à ce quai-là, on peut voir ce que cela signifie. Si l'on ne s'occupe de faire disparaître cette obstruction, cette immense industrie et d'autres encore, que l'on exploite le long de la rive nord, vont cesser d'exister. J'espère que l'honorable ministre va s'occuper de cette question sans retard; je suggérerais même que la drague de l'Etat, qu'on est à équiper à Midland sur la baie Georgienne, fut envoyée à Little-Current pour faire les travaux nécessaires à la circulation de ces navires. Si l'on ne fait ces travaux il s'ensuivra une grande perte nationale.

(Le crédit est adopté.)

Ports et rivières—Manitoba, $28,500.

M. LADNER: Ce crédit est bien faible comparativement à ceux qu'on a destinés à quelques-unes des autres provinces pour des travaux du même genre. Je crois même qu'il est absolument insuffisant pour répondre aux exigences de la situation survenue au Manitoba. J'ai signalé l'autre jour à la Chambre que l'Assiniboine avait débordé et qu'il en était résulté un dommage considérable. Le premier ministre m'a assuré que le Gouvernement s'occupait de cette question, qu'il travaillait à découvrir quel était vraiment le dommage, et qu'il ferait rapport. Nous ne savons pas encore au juste la gravité de ce dommage, mais le Pacifique-Canadien en a fait une estimation d'après laquelle quinze ou vingt mille acres de terre arable seraient inondés. On voit aussi dans les journaux, que des centaines d'hommes ont travaillé jour et nuit à refouler les eaux de l'Assiniboine.

Je suis d'avis que l'Etat est tenu d'indemniser ces gens-là pour les travaux qu'ils ont été obligés de faire et de leur rembourser les pertes qu'ils ont subies. Je suggérerai au ministre de s'assurer autant qu'il le pourra de l'étendue du dommage réel et de déposer un budget supplémentaire pour le montant des pertes. Pour l'édification de la Chambre, je puis lui apprendre que le débordement de la rivière Assiniboïa a fait l'objet de discussions politiques dans notre circonscription.

M. CALDWELL: Y a-t-il eu des promesses?

M. LEADER: Il y en a eu dans le passé, et je conseillerai au ministère de ne pas attendre jusqu'à la veille d'une élection pour indemniser ces gens-là du dommage qu'ils ont éprouvé. Le dommage est déjà causé et il est temps qu'on s'en occupe. Quelqu'un m'a dit que, l'automne dernier, des ingénieurs se sont rendus sur les lieux et ont fait des constatations; mais voilà ce que nous en avons appris. J'aimerais lire un passage d'une lettre signée "Observateur" et adressée au rédacteur en chef du *Daily Graphic*, journal de Portage-la-Prairie:

La rivière Assiniboine est du domaine du gouvernement fédéral et n'est pas dans la sphère des autorités provinciales. Nous en avons eu la preuve certaine au cours de deux élections différentes sous le dernier gouvernement d'Ottawa, lorsqu'il a avec beaucoup d'empressement et de prévoyance, mis deux nombreuses équipes à l'œuvre pour construire une jetée le long de la rivière Assiniboïa. Cependant, le zèle a semblé se ralentir chaque fois dès le lendemain du jour du scrutin.

Je n'ai lu cet entrefilet que pour avertir le ministère que c'est maintenant le temps de prendre des mesures au lieu d'attendre jusqu'à la veille d'une élection. Je tiens à plaider la cause des colons de ma circonscription, et j'espère que le Gouvernement jugera à propos de leur tendre la main dans leur détresse.

M. CHAPLIN: Combien a-t-on réellement dépensé sous cette rubrique l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: Pour les ports et les rivières en général, $6,841. La dépense totale a été de $27,000, l'année dernière.

M. FORKE: Je suis fort aise que le député de Portage-la-Prairie ait amené sur le tapis la question du débordement de la rivière Assiniboïa, car je me proposais de le faire moi-même. Cette affaire m'intéresse, car la rivière a inondé ses bords dans toute l'étendue de la circonscription de Brandon et elle a causé une foule de dégâts à Virden. Les rives ont aussi été sub-

mergés à Brandon et il en est résulté un tas d'ennuis pour les cultivateurs du district et pour les citoyens de la ville même. Je ne sais pas exactement quelle est la loi ni quelle responsabilité incomberait au gouvernement fédéral en cette matière; je sais, cependant que le ministère de l'Intérieur a envoyé sur les lieux des employés qui ont relevé le niveaux et examiné l'affaire. Je suis d'avis qu'il devrait prendre des mesures. Je ne doute que le dommage qui a été causé aux cultivateurs cette année s'élève à un peu plus d'un demi-million de dollars. C'est chose grave. La perte affecte moins l'ensemble de la province, mais elle est considérable pour les habitants de cette fertile vallée. Le ministre examinera la question, je l'espère, et il se fera quelque chose. Il m'est très agréable d'approuver les remarques du député de Portage-la-Prairie.

M. BANCROFT: J'aimerais que le ministre me renseigne au sujet de certains travaux qui sont nécessaires dans la région de la rivière Icelandic. A-t-il une décision à cet égard?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas ce détail sous la main, mais je m'informerai et je dirai à mon honorable ami ce qui sera recommandé.

M. BANCROFT: J'ai une autre question à faire. Je remarque un crédit qui a trait aux réparations du quai de Selkirk et il semble qu'une partie du travail aurait pu s'exécuter l'an dernier. L'entreprise est-elle adjugée à présent; sinon le sera-t-elle à la suite de soumissions?

L'hon. J. H. KING: Non, il n'existe pas de marché. Un crédit a été ouvert l'an dernier pour la réfection du quai, mais rien n'a été dépensé.

M. BANCROFT: Le département a-t-il l'habitude de faire exécuter ces travaux à l'entreprise?

L'hon. J. H. KING: Oui, partout où c'est possible.

M. BANCROFT: Je voudrais que le ministre prenne une décision au sujet des travaux dont on a besoin à l'île Icelandic. Je les crois très nécessaires et ils ne causeraient pas une grosse dépense. Je remarque que, de tout les crédits demandés pour les provinces, seul, celui du Manitoba est réduit. Il me semble que le ministre pourrait fort bien faire exécuter ces travaux-là dès cette année et sans qu'il en coûtât trop.

M. LEADER: J'aimerais à demander au ministre si l'on a fait, l'an dernier quelque dépense pour l'endiguement de la rivière Assiniboine dans la région de Portage-la-Prairie et, dans ce cas, à quelle date cette dépense a eu lieu.

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas que l'on ait fait de dépense pour cet objet dans le cours de l'année dernière.

(Le crédit est adopté.)

Ports et rivières—Saskatchewan et Alberta, $20,000.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Quel emploi fera-t-on de cet argent?

L'hon. J. H. KING: On a besoin de cette somme pour les travaux de réparation et d'amélioration dans les ports et les rivières de la Saskatchewan et de l'Alberta qui relèvent du ministère des Travaux publics. Ces travaux font l'objet d'un rapport de la part de l'ingénieur régional qui en a la surveillance; le dépense se fait au fur et à mesure du besoin.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Il ne s'agit donc que d'une dépense casuelle?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: A-t-on fait quelque dépense l'an dernier?

L'hon. J. H. KING: Oui; on a dépensé $3,332.

M. CHAPLIN: Je remarque que le ministre se conforme ici au principe que j'ai posé relativement à plusieurs autres provinces, puisque de $52,500 qu'il était l'an dernier, il réduit cette année le crédit à $20,000. Comment peut-il justifier sa manière d'agir à l'égard des autres provinces?

L'hon. J. H. KING: Je suppose que le présent crédit a dû, comme ceux qui ont trait aux autres provinces, être préparé par ceux qui s'occupent de ces sortes de travaux. Ce sont eux qui nous renseignent.

(Le crédit est adopté.)

Ports et rivières—Colombie-Anglaise, $193,480.

L'hon. M. STEVENS: Sans m'opposer à l'adoption de ce crédit, je veux demander au ministre s'il me serait permis de profiter de ce qu'on en aborde l'examen pour parler d'une chose dont il n'est pas fait mention dans le budget, mais que je désire signaler à l'attention du comité? Je veux parler du bassin de radoub de Vancouver. C'est un sujet qu'on pourrait m'empêcher d'aborder au cours de la discussion de presque chacun des articles du budget; mais comme il n'en est pas question dans le budget, je devrai profiter de l'examen d'un crédit quelconque pour en parler.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami fera mieux d'attendre que nous en soyons rendus aux dépenses imputables sur le capital.

L'hon. M. STEVENS: Je dois faire observer au ministre qu'il ne s'agit pas d'une dépense imputable sur le capital. Je désire seulement qu'il soit bien entendu que je pourrai parler de cette affaire au cours de l'examen d'un article quelconque du budget. Il est d'ailleurs d'usage de permettre que l'on rattache la discussion de certaines choses à celle de telle ou telle des prévisions budgétaires.

L'hon. J. H. KING: Je ne m'oppose pas à la discussion de cette affaire-là, et l'honorable député trouvera peut-être bon qu'elle ait lieu quand nous en serons rendus aux bassins de radoub—ceux-ci représentant une dépense imputable sur le capital.

L'hon. M. STEVENS: Cela me va, pourvu que ce soit chose convenue.

(Le crédit est adopté.)

Dragage—Provinces maritimes, Ontario et Québec; Manitoba, Saskatchewan et Alberta; Colombie-Anglaise, $1,480,000.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire en peu de mots en quoi consiste cette dépense? Je sais qu'elle se rattache à l'ensemble des travaux de dragage dans les diverses provinces et que personne n'y doit trouver à redire; cependant, le comité serait bien aise d'avoir une brève explication de ce très important crédit et de savoir ce qu'on a dépensé de ce chef au cours du dernier exercice.

L'hon. J. H. KING: Ce crédit est en majeure partie destiné à la mise en service des différents dragueurs du ministère dans les diverses provinces; il embrasse les frais d'entretien de ces machines, les salaires à payer et tout ce qu'il faut pour tenir le matériel de dragage en service.

L'hon. M. STEVENS: Ces fournitures s'achètent par voie d'adjudication, n'est-ce pas? Va-t-on s'en tenir à ce mode d'achat?

L'hon. J. H. KING: Je le crois.

M. BOYS: Ce crédit servira-t-il à solder des dépenses imprévues, ou bien est-il établi sur des données certaines?

L'hon. J. H. KING: Je crois qu'il y a un petit crédit d'environ $30,000 pour parer à l'imprévu.

M. BOYS: Inutile pour le ministre de donner des détails. Je désire appeler l'attention du département sur une certaine affaire. Je crois que l'on en a fait mention deux ou trois fois dans le passé, et strictement parlant, je crois qu'elle peut être discutée sous le chapitre du dragage.

Un bateau a sombré au quai de la pointe de Big-Bay, sur le lac Simcoe, à 9 milles de Barrie. Si je me trompe, il est encore là. Il appartient à des particuliers, mais il se trouve près du quai de l'Etat et est un danger pour la navigation. Je ne sais pas si le ministre juge de son devoir de fournir les fonds nécessaires pour l'enlèvement d'un bateau qui a coulé dans ces circonstances. Quoi qu'il en soit, il faut se débarrasser de cette épave, vu l'usage que l'on fait d'un quai de l'Etat. J'ignore si le département a jamais songé à cette question.

L'hon. J. H. KING: Cela regarde le département de la Marine.

M. GARDINER: Exécute-t-on des travaux de dragage à Port-Nelson, et, si oui, ce crédit comprend-il une somme affectée à ce dragage?

L'hon. J. H. KING: Ces travaux ne concernent pas le ministère des Travaux publics, mais celui des Chemins de fer et des Canaux et je ne connais pas les intentions de ce département.

M. SALES: Le ministre veut-il nous dire où se fait le dragage dans la Saskatchewan?

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. SALES: Le ministre veut-il rayer le mot "Saskatchewan"?

L'hon. J. H. KING: Ce ne serait guère sage, à mon avis. Je n'en suis pas sûr, mais il y aurait peut-être des travaux de dragage à faire en cette province. Si je comprends bien, c'est la rubrique ordinaire.

M. GARLAND (Bow-River): Comment expliquez-vous l'augmentation de ce crédit?

L'hon. J. H. KING: A ce sujet, nous avons le rapport de l'ingénieur en chef Cameron. Le montant actuel comprend les travaux de la drague *Plamonder* qui ont été faits l'an dernier en vertu des crédits relatifs aux ports et rivières de la Saskatchewan et de l'Alberta. Ce montant représente un nouvel item cette année.

M. GARLAND (Bow-River): De combien?

L'hon. J. H. KING: Il y a une somme additionnelle de $45,850 pour la reconstruc-

tions des dragueurs numéros 201 et 210. Le premier est un dragueur hydraulique de 12 pieds qui sert à tenir ouvert le chenal à l'embouchure de la rivière au lac Winnipeg. L'autre dragueur qui sera reconstruit a été employé, durant quelques années par le département à Winnipegosis, sur le lac Winnipeg.

M. SPEAKMAN : Ce crédit est-il uniquement destiné à aider la navigation, ou serat-il aussi affecté à des travaux de drainage ou d'asséchement.

L'hon. J. H. KING: Il ne se rapporte qu'à la navigation, je pense.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Le ministre veut-il nous renseigner sur le dragage dans les Provinces maritimes.

L'hon. J. H. KING: On drague aux endroits suivants: Bathurst, comté de Gloucester; Bayswater, comté de Royal; Campbelton, comté de Restigouche; Kennebecasis, comté de Royal; le Saint-Louis inférieur, comté de Kent; baie Millidgeville, comté de Saint-Jean; baie de Miramichi, comté de Northumberland; Shédiac, comté de Westmoreland; rivière Saint-Louis, comté de Kent; port de Richibouctou, comté de Kent; cap de Richibouctou, comté de Kent; rivière Moulies, comté de Kent; île Shédiac, comté de Westmoreland; Summerville, comté de Royal; plage Wilson, comté de Charlotte; Saint-André, comté de Charlotte.

M. McBRIDE: Dépensera-t-on quelque chose de ces $400,000 pour le lac Shuswap?

L'hon. J. H. KING: Je ne crois pas.

M. McBRIDE: J'ai une expérience de plus de vingt ans dans la navigation des bateaux à vapeur en Colombie-Anglaise et je ne connais pas d'endroit qui ait plus besoin de dragage que le lac Shuswap. On n'y a rien fait de puis près de dix ans. Le quai est, pour ainsi dire, inutile, et les bateaux ne peuvent en approcher qu'à eau haute. Le lac Shuswap a un rivage de près de 800 milles, et il n'y a presque pas de routes dans les environs. Les habitants n'ont que ce lac comme moyen de communications, et je pense qu'il faut remédier à cet état de choses.

L'hon. J. H. KING: La question a été mise à l'étude. Pour exécuter les travaux proposés, il faudrait construire une nouvelle drague en cet endroit, et cela n'a pas encore été tout à fait décidé.

L'hon. M. STEVENS: Il y a une drague dégréée, sur le lac, à l'heure actuelle. Il suffirait d'un chaland pour aider à cette drague. Je suis presque certain d'avoir vu une drague à Chase ou Shuswap, l'année dernière.

M. SIMPSON: Le ministre voudrait-il prendre en considération cette question du dragage de la rivière Sainte-Marie, afin de creuser le chenal au niveau de celui du côté américain, et de rendre plus accessible le quai du gouvernement au Sault Sainte-Marie? On me dit qu'un navire du Pacifique-Canadien y a échoué il y a quelque temps, et qu'il a dû attendre une quinzaine d'heures avant de pouvoir accoster au quai du gouvernement.

L'hon. J. H. KING: Le crédit qui doit y être dépensé n'est pas très élevé. L'on n'y fera pas de fortes dépenses.

M. SIMPSON: J'espère que le ministre s'occupera de cette affaire, lorsqu'il préparera ses prévisions budgétaires.

M. GARLAND (Bow-River): Si nous pouvions revenir sur le crédit de dragage au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta, j'ai compris que le ministre avait dit que l'augmentation était due aux réparations d'une couple de chalands et à d'autres travaux; je n'ai pas très bien compris ce que c'était. Le ministre voudrait-il nous dire le montant réel qui couvre ces crédits?

L'hon. J. H. KING: Je ne relirai que ces détails. Le chiffre présent comprend le travail d'une drague, la *Plamonder*, commencé l'année dernière à même le crédit des havres et rivières de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cela représente un item supplémentaire cette année. L'on demande aussi un montant supplémentaire de $48,850 pour reconstruite les dragues nos 201 et 210. La première est une drague suceuse de 12 pieds; on l'emploie à creuser le chenal à l'embouchure de la rivière Rouge. Voilà les deux crédits.

M. GARLAND: Cette augmentation est donc entièrement pour les travaux au Manitoba?

L'hon. J. H. KING: Oui.

M. McBRIDE: N'est-il pas possible d'affecter une partie de ces $400,000 au dragage du lac Shuswap, pour la construction d'une drague porteuse? Je sais que ces travaux sont très urgents.

L'hon. J. H. KING: Il me fera plaisir de prendre cette affaire en considération. Si je me souviens, le renseignement que j'ai reçu à ce sujet, dans le ministère, était que cela entraînerait de fortes dépenses pour

un nouvel outillage. Nous examinerons cette question à fond, et je serai heureux de m'en occuper avec mon ami.

M. McBRIDE: L'ingénieur fédéral M. Doncaster, et moi avons examiné cette question et nous en sommes venus à la conclusion que l'installation pour les travaux désirés coûterait environ $37,000, somme peu élevée.

(Le crédit est adopté.)

Ponts et chaussées—chenal de Burlington—pour finir le nouveau pont, $20,000.

M. ANDERSON: Combien le chenal de Burlington a-t-il coûté jusqu'à date?

L'hon. J. H. KING: Le montant de l'adjudication est de $228,896. L'inspection et les dépenses casuelles s'élèvent à $19,004.

(Le crédit est adopté.)

Edmonton—réparations au pont, $12,000.

M. KENNEDY (Edmonton): Quel est ce pont, et quelles sont ces réparations?

L'hon. J. H. KING: C'est un pont qui a été bâti avant l'organisation de l'Alberta en province.

M. KENNEDY (Edmonton): A travers la Saskatchewan?

L'hon. J. H. KING: La province doit solder une partie du coût. Le 10 avril, 1911, un arrangement a été conclu entre les villes d'Edmonton et la compagnie de chemins de fer Edmonton, Yukon et Pacifique-Nord-Canadien que les frais de maintien et de réparations seraient répartis également entre les villes d'Edmonton, le chemins de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, et le ministère des Travaux publics.

(Le crédit est adopté.)

Lignes télégraphiques et téléphoniques—Saskatchewan et Alberta, $7,800.

L'hon. M. STEVENS: A propos du crédit "lignes télégraphiques en général", je dirai qu'il y a une ancienne ligne télégraphique qui a été construite vers 1880, et qui est encore intacte, depuis Humboldt à Fort-Pitt dans la Saskatchewan. Cette ligne est tout à fait inutile. Elle traverse les champs et se trouver dans le chemin des cultivateurs. L'année dernière, on en a enlevé une partie, au prix de quelques centaines de dollars, payés à même le crédit des routes. Elle suit la ligne principale du Nord-Canadien qui a sa propre ligne télégraphique. On n'utilise jamais l'ancienne ligne, et elle n'est qu'une source de dépenses. Il y a deux ou trois répareurs des lignes et un nombre égal de télégraphistes qui tous reçoivent des salaires assez raisonnables, à qui l'on pourrait confier l'exécution de quelque autre travail utile. Qui est-ce que fait le ministre à propos de cette ligne? Autant vaudrait peut-être l'abattre et faire servir les matériaux à la construction de lignes télégraphiques locales, si on ne les vendait pas.

L'hon. J. H. KING: La politique du département est d'abandonner le terrain où il existe un autre service. L'objet du service télégraphique et téléphonique fédéral n'est pas autant d'atteindre les centres populeux que les localités qui ne peuvent compter pour ces services sur quelque compagnie particulière. Je serais heureux de discuter avec mon honorable ami la question dont il parle, et si nous pouvons abandonner ce terrain nous serons heureux de le faire et de nous débarrasser de l'installation et de l'outillage que nous avons.

M. SALES: Depuis les quinze dernières années on aurait pu abandonner le service dont mon honorable ami (M. Evans) parle. J'ai habité une localité située près de cette ligne, et je puis dire que celle-ci n'est d'aucune utilité.

M. MacKELVIE: Le ministre vient de déclarer que ce n'est pas la politique du Gouvernement de prolonger les lignes téléphoniques jusqu'aux régions où l'on exploite déjà d'autres lignes. Cette politique s'applique-t-elle dans le cas du district d'Okanagan, dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. J. H. KING: Mon honorable ami sait qu'on doit toujours tenir compte de l'état de choses local, quand on discute les avantages d'un service public quelconque. C'est ce que nous avons fait jusqu'à un certain point, mais je ne suis pas en mesure de déclarer que le Gouvernement est prêt à abandonner les lignes qu'il possède, dans cette région.

(Le crédit est adopté.)

Colombie-Anglaise—lignes télégraphiques et téléphoniques, $23,000.

M. McBRIDE: Je regrette qu'on ait diminué ce crédit, en comparaison de celui de l'an dernier. S'il y a quelque chose qui engage les gens à demeurer dans un district rural, c'est bien l'avantage d'avoir le téléphone à la maison. A mon avis, au lieu de le diminuer, le ministre aurait dû augmenter ce crédit.

(Le crédit est adopté.)

Travaux publics—divers, $984,000.

L'hon. M. STEVENS: Sous le titre "divers" ce crédit contient un grand nombre

d'item. Il y est fait mention d'un bassin de radoub, et, aussitôt après, des crédits destinés à cinq bassins de radoub. A-t-on rédigé, en la forme requise et suivant la loi des bassins de radoub la convention arrêtée avec le Burrard Dry Dock Company?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Je veux appeler, en très peu de mots, l'attention du comité sur un sujet de grande importance. Je puis expliquer très sommairement l'état de choses qui existe, à Vancouver, au sujet du bassin de radoub. Je note, en passant, que le ministre ne semble pas prêter l'oreille à ce que je dis. J'aimerais à retenir son attention, s'il avait l'obligeance de m'écouter, car il s'agit, ici, d'une question très importante. De 1912 ou de 1913, je ne puis préciser, date de la première tentative faite en vue de la construction d'un bassin de radoub, dans le port de Vancouver, d'après la loi des subventions aux bassins de radoub, mais la guerre s'étant déclaré, le projet en resta là. Le chantier maritime Wallace, l'un des plus anciens du littoral du Pacifique et dont le succès a été remarquable durant trente ans d'exploitation, et celui de M. J. J. Coughlin qui a durant la guerre construit un certain nombre de navires jaugeant environ 8,000 tonnes chaque, se sont fusionnés dernièrement et ils ont demandé, conformément à la loi des subventions aux bassins de radoub un crédit destiné à la construction d'un bassin de radoub d'une capacité de 15,000 tonneaux, à Vancouver. La loi en question les obligeaient de remplir certaines conditions, et ils apportèrent le plus grand soin à s'y conformer en tous points. Plus tard, il y a environ un an et demi, je crois, le gouvernement adopta un décret du conseil autorisant le ministre des Travaux publics à passer ce que l'on appelle le contrat subventionné. Celui-ci fut finalement signé, après de nombreuses vérifications et maints calculs faits par les fonctionnaires et l'ingénieur en chef du département. A tous égards, cette convention était conforme à la loi. Je ne sache pas qu'il souffre contradiction en tant que la loi est concernée. Récemment et très inopinément le ministre a annoncé qu'on ne construira pas ce bassin de radoub. Je tiens à exposer au comité quelques raisons très pertinentes qui militent en faveur de l'exécution de cette entreprise. J'ai demandé il n'y a que quelque jours à peine, au ministre de me fournir quelque renseignement sur tout cela. Il m'a mentionné certains faits et il a déclaré qu'il ne possédait pas sur les autres points le renseignement que je puis maintenant fournir. Je me suis enquis au sujet des divers ports du Canada. Une de mes questions se rapportait au tonnage, dans les ports les plus considérables du pays. Et le ministre a alors répondu qu'il ne possédait aucun renseignement sur ce point.

Je ne comprends pas pourquoi il a dit cela, car j'ai pu puiser plus tard le renseignement dans les rapports du département des Douanes. Je vais indiquer le tonnage des appareils aux ports; or, le comité verra que le port qui a le plus gros tonnage au Canada est celui qui n'a pas de bassin de radoub. Voilà les chiffres:

Port	Total	Entrée	Sortie
Victoria, C.-A...	8,325,722	4,168,992	4,156,730
Vancouver, C.-A..	12,383,807	6,112,624	6,271,183
St. John, N.-B...	2,719,394	1,359,711	1,359,683
Montréal, P.Q....	11,401,883	5,596,499	5,805,384
Québec, P.Q... .	3,656,198	1,829,879	1,826,319
Halifax, N.-E.. ..	4,424,777	2,227,216	2,197,557

De tous ces ports qui sont les principaux du Canada, c'est Vancouver qui a le plus fort tonnage. Il dépasse celui de Montréal de près d'un million de tonneaux. Mais il est juste de dire que Montréal est fermé pendant cinq mois de l'année, tandis que Vancouver est ouvert tout le long de l'année. Toutefois, il n'en reste pas moins vrai que le tonnage de Vancouver, comptant les entrées et les sorties, dépasse celui de n'importe quel autre au Canada, et quelques-uns d'entre eux de deux, trois et quatre millions de tonneaux. J'ai ici un relevé donnant des détails sur les bassins de radoub de tous ces ports. Voici les chiffres:

	Longueur pds	Largeur à l'entrée pds	Profondeur au-dessus du seuil pds
Victoria.. ..	450	65	28
Victoria (en voie de construction)....	1,150	135	40
Prince Rupert..	600	110	32
Halifax..	567	89	28
St. John.....	1,150	133	42
Québec, Lorne..	600	57	25
Champlain .	1,153	120	40
Montréal..	601	110	31

Ceci indique que tous les ports, sauf Vancouver, ont des bassins de radoub, bien que leur tonnage soit moins élevé.

Le contrat pour le bassin de radoub que nous avions demandé pour Vancouver a été conclu par le ministre des Travaux publics de l'époque, agissant au nom du gouvernement fédéral, et cela en vertu de la Loi des subsides pour bassins de radoub qui a été adopté en 1910. D'après cette loi, une compagnie a le droit de demander au gouvernement fédéral une subvention—dans ce cas elle était de 4 pour 100 sur $2,-

500,000—pourvu qu'elle se conforme à certaines règles et conditions. La compagnie en question s'est conformée strictement à toutes les conditions de la Loi. Le gouvernement de l'époque a examiné sérieusement l'affaire, non pas à la veille des élections, mais en janvier dernier, si je ne me trompe pas, et un décret fut promulgué autorisant la construction du bassin. Dans l'intervalle des ingénieurs du département vérifièrent les devis, faisant certaines corrections et modifications; ainsi ils ont transformé le bassin de radoub en cale flottante; finalement le contract fut signé, comme je l'ai indiqué.

Nous ne pouvons pas comprendre pourquoi le ministre, sans raison aucune, annule d'une façon arbitraire ce contrat de la cale sèche du port de Vancouver, dont le tonnage est supérieur à celui de n'importe quel autre port canadien. Il est inutile de dire que la cale sèche de Victoria servira aux navires entrant et sortant du port de Vancouver. Je n'ai rien à dire contre Victoria, Prince-Rupert ou n'importe quel autre port de la côte du Pacifique; mais je veux que la Chambre comprenne bien que Vancouver est le point de débarquement des océaniques. Mais une grande partie de nos réparations sont faites de l'autre côté du Pacifique à Hong-Kong, Shanghaï et autres ports, parce que ce sont aussi des ports de déchargement et, les navires étant alors vides, on fait là-bas les réparations qui devraient et pourraient être faites à Vancouver.

J'ai ici un télégramme que m'a adressé le Board of Trade de Vancouver, en date du 18 mai 1922, et dont je voudrais donner lecture. Il est ainsi conçu:

A une assemblée publique, tenue hier soir, et à laquelle assistaient plus de 1,200 personnes, représentant Vancouver, New-Westminster, Port-Moody, Vancouver-Nord, Point-Grey, Vancouver-Ouest, Chilliwack, Cloverdale, Surrey, Abbottsford Mission, Langley, Vancouver-Sud, ainsi que les représentants de plus de 80 sociétés de Vancouver, réunis par le maire de Vancouver et le président du Board of Trade, pour discuter le télégramme de l'honorable Dr King laissant entendre que le Gouvernement avait décidé de ne pas continuer la construction de la cale sèche de Vancouver, ont adopté la résolution suivante:

Cette assemblée proteste de la façon la plus énergique contre la décision prise par le Gouvernement de ne pas laisser continuer les travaux de la cale sèche de Vancouver. L'assemblée a aussi résolu de demander au gouvernement fédéral de revenir immédiatement sur sa décision et de prier l'honorable Dr King de venir à Vancouver le plus tôt possible pour se renseigner dans le but d'accorder cette amélioration si nécessaire. Lettre suit.

L'honorable député de Burrard (M. Clark) qui a dû s'absenter pour assister aux funérailles de sa sœur, aurait quelques remarques à faire au sujet de cet article; si le ministre veut bien permettre, après qu'il aura étudié ce que j'ai déjà dit, qu'on discute de nouveau la chose, soit sur cet article soit sur un autre, on lui en sera, j'en suis sûr, très reconnaissant.

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

[L'hon. M. Stevens.]

Reprise de la séance

3e LECTURE DE CERTAINS BILLS PRIVÉS

Le 1er. Projet de loi (Bill n° 5) concernant la compagnie du Pacifique-Canadien est lu pour la troisième fois et adopté.

3e LECTURE DE DIVERS PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

(Le 1er Bill n° 21) constituant en corporation la *Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company;*

(Le 2e Bill n° 72 W2) émanant du Sénat, tendant à faire droit à Joseph-Robert-Lloyd Beamish;

(Le 3e Bill n° 73 X) du Sénat, tendant à faire droit à Clarence Robinson Miners";

(Le 4e Bill n° 74 Y) du Sénat, tendant à faire droit à Mary Eleanor Menton";

(Le 5e Bill n° 75 Z) du Sénat, tendant à faire droit à Harvey Easton Jenner";

(Le 6e Bill n° 77 B2) du Sénat, tendant à faire droit à Alexander Lawrie";

(Le 7e Bill n° 81 C2) du Sénat, tendant à faire droit à Alexander-Frederick Naylor";

(Le 8e Bill n° 82 D2 du Sénat, tendant à faire droit à Margaret-Yallowley-Jones Conalty";

(Le 9e Bill n° 84 F2 du Sénat, tendant à faire droit à Daisy-Mary Nicholson";

(Le 10e Bill n° 86 G2) du Sénat, tendant à faire droit à Edwin-Dixon Weir";

(Le 11e Bill n° 87 H2) du Sénat, tendant à faire droit à Henry-Bristol";

(Le 12e Bill n° 88 12) du Sénat, tendant à faire droit à Florent Brys";

(Le 13e Bill n° 89 J2) du Sénat, tendant à faire droit à Catherine Rudd";

(Le 14e Bill n° 90 K2) du Sénat, tendant à faire droit à Norman-Edward Harris";

(Le 15e Bill n° 91 L2) du Sénat, tendant à faire droit à Mary-Amy Drury";

(Le 16e Bill n° 50) constituant en corporation les Sœurs de Sainte-Marie de Namur.

2e LECTURE DE CERTAINS PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

(Le 1er Bill n° 72 W) du Sénat, tendant à droit à Joseph-Robert-Lloyd Beamish.

(Le 2e Bill n° 73 X) du Sénat, tendant à faire droit à Clarence Robinson Miners.

(Le 3e Bill n° 74 Y) du Sénat, tendant à faire droit à Mary-Menton.

(Le 4e Bill n° 75 Z) du Sénat, tendant à faire droit à Hervey-Easton Jenner.

(Le 5e Bill n° 77 B2 du Sénat, tendant à faire droit à Alexander Lawrie.

(Le 6e Bill n° 81 C2) tendant à faire droit à Alexander-Frederick Naylor.

(Le 7e Bill n° 82 D2), tendant à faire droit à Margaret-Yollowley-Jones Conalty.

(Le 8e Bill n° 84 F2), tendant à faire droit à Daisy-Mary Nicholson.

(Le 9e Bill n° 86 G2) du Sénat, tendant à faire droit à Edwin-Dixton Weir.

(Le 10 Bill n° 87 H2) du Sénat, tendant à faire droit à Henry-James Bristol.

(Le 11e Bill n° 88 12) du Sénat, tendant à faire droit à Florent Brys.

(Le 12e Bill n° 89 J2) du Sénat, tendant à faire droit à Catherine Rudd.

(Le 13e Bill n° 90 K2) du Sénat, tendant à faire droit à Norman-Edward Harris.

(Le 14e Bill n° 91 L2) du Sénat, tendant à faire droit à Maria-Amy Drury.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.

Travaux publics—Divers, $984,200.

L'hon. J. H. KING (ministre des Travaux publics): Avant dix heures l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a parlé des arrangements des cales de radoub de Vancouver. Il a aussi demandé à ce que nous donnions l'occasion, à l'honorable député de Burrard (M. Clark) de discuter plus tard le sujet. Je désire beaucoup que nous continuions l'étude des subsides, mais je puis dire à mon honorable ami que nous donnerons une autre occasion à l'honorable député de Burrard de discuter le sujet, sans doute quand nous en serons aux crédits supplémentaires, si cela peut lui convenir.

L'hon. M. STEVENS: Le comité comprendra que ce n'est pas sans excellentes raisons que j'ai fait cette demande au nom de l'honorable député de Burrard. Comme je l'ai fait entendre, il a été rappelé chez lui par le décès d'un parent et j'ai demandé qu'on lui offre l'occasion de discuter ce sujet, car il désire beaucoup présenter sa manière de voir. Je ne veux nullement retarder l'étude des subsides, mais il est difficile de savoir comment nous pourrons reprendre le sujet. Si le ministre veut me donner sa promesse, j'ai tout ce que je demande.

L'hon. J. H. KING: Soyez tranquille de ce côté-là.

M. LADNER: J'ai reçu une dépêche énergique exposant les vœux de la population de la Colombie-Anglaise relativement à cette question. Une des particularités de la campagne électorale, c'est l'unanimité avec laquelle les candidats des deux partis ont soutenu la nécessité des travaux du bassin de radoub de Vancouver. On a entendu des bruits venant de l'Est d'après lesquels, si le parti libéral arrivait au pouvoir, l'entreprise pourrait en souffrir.

Le bassin est nécessaire. Le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a exposé la question en détail. Je dirai seulement, à mon tour, que la reprise des travaux est urgente. De nombreux bâtiments voyagent entre ce port et ceux de Chine, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, de la Californie, du Mexique, de l'Amérique du Sud et autres points des côtes du Pacifiques et c'est le seul port de quelque importance en Canada qui manque d'installation pour la réparation des navires.

On dit que Victoria possédera bientôt un bassin de radoub qui pourra satisfaire à tous nos besoins; mais si je suis bien renseigné, ce n'est pas avant quatre ou cinq ans que le bassin sera en achèvement. La cale projetée pour Vancouver serait construite, m'assure-t-on, en peu de temps. J'espère que le ministre se rendra compte de l'importance pour Vancouver de l'exécution de ces travaux. Le port est dominé par le mont de la Couronne qui se divise en deux sommets ayant la forme de lions rampants. Que le Gouvernement prenne garde que ces figures inanimées ne se mettent à rugir, lors des prochaines élections provinciales.

Mais cela est une autre question. Je désire seulement convaincre le ministre de l'urgence des travaux projetés au seul point de vue des affaires. La population des basses terres ne peut pas comprendre comment le Gouvernement d'un grand pays comme le Canada peut se résoudre à révoquer une telle entreprise à Vancouver, qui nécessiterait une charge annuelle de $112,000 tout au plus.

Après les sommes considérables qui sont dépensées ailleurs et le besoin de ces travaux pour Vancouver, comment pourra-t-on justifier le refus du Gouvernement aux populations intéressées dans cette partie du pays.

L'hon. J. H. KING: Cette question reviendra certainement en discussion; je ne prendrai donc pas les instants de la Chambre pour en parler ce soir. Je suis heureux que nos collègues aient été mis en possession des renseignements concernant le port de Vancouver et son importance commerciale. Je ne puis discuter cette question en ce moment.

M. HOEY: Je n'étais pas à ma place quand le chapitre relatif au Manitoba est venu en délibération. J'ai une observation à présenter. J'ai reçu ce matin une lettre d'un conseiller de la municipalité du Lac-du-Bonnet, concernant les courriers de la poste de cette région. Il me dit que les courriers ne peuvent se rendre à leur destination, à cause du mauvais état d'un pont sur la rivière Winnipeg. D'après mon correspondant, la question devrait faire l'objet d'une intervention de la part du ministère des Travaux publics. Je communiquerai cette lettre au ministre avec plaisir.

L'hon. J. H. KING: J'en serai bien aise; mais je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait fait construire de pont à cet endroit.

M. HOEY: La question intéresse l'administration fédérale, parce que les courriers ne peuvent atteindre Bird-River et Littonia avec leurs canots automobiles.

M. GARLAND (Bow-River): Combien a coûté, l'année dernière, la Galerie nationale et pourquoi y a-t-il augmentation dans le budget du prochain exercice?

L'hon. J. H. KING: Le crédit de $40,000 voté l'année dernière a été tout dépensé, sauf $1,000. On prévoit pour cette année une dépense de $50,000. L'œuvre est confiée à une commission autorisée par une loi qui a la garde des œuvres d'art et organise des expositions dans différentes parties du pays.

M. GARLAND (Bow-River): D'après le rapport de l'auditeur général, la somme déboursée l'année écoulée a été de $19,982.

L'hon. J. H. KING: C'était pour l'année précédente, les dépenses de l'année dernière ont été de $39,000.

M. THURSTON: Un peu plus loin, en bas, je vois qu'il y a un crédit pour le jaugeage et le mesurage de la rivière. L'année dernière le crédit avait été de $23,450; cette année il est de $63,200. Pourquoi cette augmentation?

[M. Ladner.]

L'hon. J. H. KING: Onze mille dollars ont été dépensés l'année dernière. Nous demandons $23,000 pour l'année courante.

(Le crédit est adopté.)

Bassins de radoub, écluses et barrages, etc. —Dépenses de travaux, etc.	
Bassins de radoub (a)	$103,400
Travaux des havres et rivières, etc (b)	60,500
Perception des revenus des Travaux publics	5,000
	$168,900

L'hon. M. GUTHRIE: Dépense-t-on cet argent pour des réparations?

L'hon. J. H. KING: Pour l'entretien, les réparations et les travaux.

L'hon. M. GUTHRIE: Est-ce à peu près le crédit habituel?

L'hon. J. H. KING: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Lignes télégraphiques et téléphoniques:	
Ile du Prince-Edouard et terre ferme	7,000 00
Lignes télégraphiques, terre et sous-mer, dans le bas du Saint-Laurent et les Provinces maritimes, y compris les frais des steamers employés au service des câbles	225,000 00
Saskatchewan	78,400 00
Alberta	121,500 00
Colombie-Anglaise—Terre ferme.	102,000 00
Colombie-Anglaise—District de l'île de Vancouver	126,000 00
Réseau du Yukon (Ashcroft-Dawson)	279,000 00
Service télégraphique et téléphonique en général	10,000 00

M. GOOD: Dépense-t-on cet argent pour l'entretien, la construction et les travaux?

L'hon. J. H. KING: Pour l'entretien, et les travaux.

M. GOOD: Quelle est la proportion générale entre les frais d'exploitation et les frais d'entretien de la ligne?

L'hon. J. H. KING: Sous la rubrique lignes télégraphiques sur terre et sous mer, dans le bas du Saint-Laurent et les Provinces maritimes, y compris les frais des vaisseaux employés au service des câles, je vois: dépenses pour le personnel, $130,000; réparations et approvisionnement $95,000, soit un total de $225,000 pour l'année écoulée.

M. GARLAND (Bow-River): Il y a un crédit pour les lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Alberta d'environ $121,000. Ces lignes sont-elles rémunératrices?

L'hon. J. H. KING: Non.

M. GARLAND (Bow-River): Ces lignes télégraphiques sont-elles situées le long du chemin de fer?

L'hon. J. H. KING: Elles ne suivent pas la ligne du chemin de fer, sauf dans le nord de la Colombie-Anglaise où elles suivent le Grand-Tronc-Pacifique. En ce qui concerne les dépenses de l'Alberta, je constate: dépenses pour le personnel, $71,000; réparations et approvisionnement, $95,000.

M. GARLAND (Bow-River): Je désirerais savoir où sont ces lignes?

L'hon. J. H. KING: Nous nous entendrons probablement mieux si je ne réponds qu'à une question à la fois.

M. GOOD: La réponse est très satisfaisante. Je ne demande pas que le ministre détaille la dépense de chaque crédit; je ne désire qu'un aperçu approximatif des frais d'entretien et d'exploitation.

Le PRESIDENT: Cette résolution sera-t-elle adoptée?

M. GARLAND (Bow-River): Non, je voudrais que le ministre réponde à ma question.

L'hon. J. H. KING: Les lignes sont situées ainsi: Ligne Onion-Lake-Edmonton, 222 milles; ligne de la rivière à La Paix, 754 milles; ligne du lac La Biche, 78 milles; lignes télégraphiques (dispersée), 126½ milles; soit un total d'environ 1,425 milles dans l'Alberta.

M. JOHNSON (Moosejaw): Ces lignes sont-elles utilisées pour des fins commerciales, car, dans ce cas, elles seraient une source de revenu?

L'hon. J. H. KING: Oui, on les utilise pour fins commerciales, et elles sont une source de revenu.

M. JOHNSON (Moosejaw): Ce crédit représente-t-il le déficit? Y a-t-il une entrée indiquant les revenus provenant de ces lignes?

L'hon. J. H. KING: Le ministère tient un compte du revenu, mais ce crédit-ci est pour frais d'exploitation et d'entretien.

M. JOHNSON (Moosejaw): Dans ce cas le compte des recettes n'a absolument rien à faire avec ce crédit?

L'hon. J. H. KING: Pas du tout.

M. CARMICHAEL: Le gouvernement provincial de la Saskatchewan possède et exploite toutes les lignes de téléphone de cette province. Le ministère fédéral des Travaux publics y exploite-t-il aussi quelques réseaux? Dans l'affirmative, où ces lignes sont-elles situées?

L'hon. J. H. KING: De Qu'Appelle au lac à l'Oignon 490 milles; de Battleford à l'île la Crosse, 298 milles; de Moosejaw à Wood-Mountain, 212 milles, soit en tout 1,000 milles.

M. CARMICHAEL: Ces lignes furent construites et sont exploitées par le département?

L'hon. J. H. KING: Exactement.

M. HODGINS: Est-il nécessaire de voter certaines sommes pour l'entretien des lignes de téléphone dans l'Ouest?

L'hon. J. H. KING: Je n'ai pas les renseignements sous la main. Le parcours de ces lignes est comparativement faible.

(Le crédit est adopté.)

Port de Saint-Jean—Améliorations, $850,000.

L'hon. J. B. M. BAXTER: Je désirerais savoir si le crédit relatif au port de Saint-Jean sera exclusivement consacré aux travaux de la baie de Courtenay ou si le ministre peut nous donner lieu d'espérer une lueur que le prolongement nécessaire du brise-lames de la pointe au Nègre jusqu'à l'île aux Perdrix sera exécuté cette année?

Je ne m'étendrai pas d'avantage sur le sujet, car le ministre je le sais, est quelque peu au fait de la gravité de la situation; de plus, j'ai la conviction que les fonctionnaires de son département ont étudié le problème sous ses divers aspects. Le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a visité la ville de Saint-Jean dernièrement. Or, après s'être rendu compte de la situation de visu je suis certain qu'il est absolument convaincu de la nécessité de ces travaux. L'entreprise, cela va sans dire, est d'une nature essentiellement régionale puisqu'il en est toujours ainsi de la construction d'un brise-lames. Ces travaux toutefois, indépendamment de l'importance qu'ils revêtent aux yeux de la population de Saint-Jean, serviront également à protéger le chenal que le gouvernement fédéral a fait creuser au coût de plusieurs millions de dollars entre le brise-lames et les quais existants; ce chenal est d'une profondeur suffisante pour permettre le passage aux gros océaniques. Le gouvernement fédéral a également déboursé des sommes considérables pour la construction de quais modernes et de première classe. Cependant le poste de mouillage à l'extrémité de ces quais est absolument inutilisable tandis que les deux autres, qui se trouvent entre les quais, ne peuvent être utilisés qu'aux jours de calme. Cela veut donc

dire que, le port de Saint-Jean, bien qu'il soit pourvu d'excellentes installations mais assez limitées, ne peut compter qu'il pourra en tirer profit en tout temps durant la saison d'hiver. Si le vent souffle le moindrement en tempête du sud, les navires ne peuvent se servir de ces postes d'amarrages. Depuis les énormes travaux de creusage qui ont été exécutés dans la baie de Courtenay, les contre-courants sous-marins se sont accentués du côté ouest. Je ne réclame pas l'arrêt d'aucun des travaux en cours dans le port de Saint-Jean; je voudrais toutefois que le ministre puisse nous laisser entendre qu'il verra à apporter remède à cette situation pressante avant l'automne prochain.

Il est à ma connaissance que le département, a déjà mis à l'étude un projet en vue d'exécuter ces travaux sans qu'il lui en coûte très cher. En premier lieu les ingénieurs ont insisté sur la nécessité d'utiliser de gros blocs de granit, qu'il aurait fallu transporter à grands frais d'une carrière assez éloignée. Dernièrement toutefois, je le sais, des représentations ont été faites au département que la pierre de l'île aux Perdrix ferait très bien l'affaire, du moment qu'elle serait extraite en grandes quantités; au moyen d'un convoyeur aérien, cette pierre serait transporté et déversée à l'endroit voulu. Grâce à ce plan, le coût de l'entreprise serait réduit à la plus simple expression. Je ne tiens pas à entrer dans les détails; cependant, je voudrais bien que le Gouvernement se pénétrât de la nécessité urgente de ces travaux et vît jour de les faire exécuter prochainement.

M. MacLAREN: Avec la permission de la Chambre, j'ajouterai quelques mots sur ce sujet. Je ne demanderai pas au ministre d'entreprendre, aujourd'hui des travaux autres que ceux d'une nécessité urgente mais lorsqu'il s'agit, à mon sens, d'une entreprise absolument nécessaire, je croirais devoir lui signaler—ce que je fais en ce moment—à quel point il importe, non pas de faire de nouveaux travaux, mais de parachever des ouvrages déjà commencés, c'est-à-dire le prolongement du brise-lames de la Pointe-au-Nègre, auquel mon collègue a fait allusion, jusqu'à l'île aux Perdrix. Le ministre, je le sais, est très au fait de la géographie de la région dont il s'agit et c'est à la demande du Board of Trade de la ville de Saint-Jean, que je soulève cette question.

Je comprends que la chambre de commerce a aussi communiqué directement avec l'honorable ministre à ce sujet. Si j'insiste sur ce point, c'est que j'ai en vue la protection des quais, du commerce maritime et des travaux de la baie de Courtenay. En cas de tempête, les quais, de chaque côté du port, éprouvent des dommages considérables, comme c'est plus d'une fois arrivé l'hiver dernier. Les navires sont aussi endommagés parce qu'ils se frappent contre les quais pendant la tempête. En outre, les rafales ont pour effet d'accumuler du sable dans la baie de Courtenay que l'on est à draguer en vue des prolongements à faire pour le service de l'Atlantique, le sable revenant dans la baie au fur et à mesure du dragage. Je demande donc à l'honorable ministre d'entreprendre ces travaux, parce qu'ils sont nécessaires à la conservation de la propriété et pour éviter des pertes au sujet des travaux maintenant en voie d'exécution. La Chambre comprendra facilement l'objet de ma demande. Le prolongement du brise-lames aura pour effet d'empêcher l'eau de la mer de se précipiter dans le port quand le vent souffle dans certaines directions. Je serais heureux que l'honorable ministre nous fît quelque déclaration encourageante à ce sujet.

L'hon. J. H. KING: Ce crédit de $850,000 a pour objet la continuation des travaux dans la baie de Courtenay, et il faudra un montant de $65,000 pour fins d'entretien et de réparation générale dans le port. Le Gouvernement n'a pas pourvu au prolongement du brise-lames dont mes honorables amis de Saint-Jean ont parlé. C'est là un ouvrage de grande importance pour le port et qui devrait coûter bien cher, mais le Gouvernement n'a pas l'intention de s'en occuper cette année.

(Le crédit est adopté.)

Ottawa: Edifice du Parlement, $700,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Ce crédit va-t-il suffire au parachèvement des travaux?

M. GOOD: L'honorable ministre voudrait-il nous dire à quoi cet argent est destiné?

L'hon. J. H. KING: Je dois répondre à l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) que ce crédit ne suffira pas au parachèvement des travaux relatifs à l'édifice. Quant à l'honorable député de Brant (M. Good), il trouvera ma réponse dans cet exposé des détails de la dépense en question:

En général—traitements du personnel, entretiens de l'outillage, et autres dépenses relatives au personnel	$ 8,000
Chaussées	52,650
Charpenterie et portes	9,000
Equipement du bureau de poste	10,000

Sculpture de la pierre et modelage à l'intérieur		35,000
Jointoiement de la maçonnerie, etc.		4,000
Peinture et décoration		10,000
Installations électriques, y compris l'entretien		18,000
Matériel spécial d'éclairage		25,000
Ouvrages en cuivre, vestibules, rampes pôteaux		11,500
Ouvrages en fer ouvré, non compris les poteaux d'éclairage, etc.		10,000
Tour principal:		
Taille de la pierre	$ 111,025	
Erection, si les plans sont reçus à temps pour permettre de commencer les travaux en avril	136,956	
Montage de l'escalier de pierre	5,000	
Ouvrage en acier	2,000	
		254,981
Différence due aux sous-traitants sur entreprises et plus-values		66,000
Ameublement		150,000
Diverses dépenses imprévues		35,869
Total		$ 700,000

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien l'on a dépensé jusqu'à présent, au sujet de cet édifice?

L'hon. J. H. KING: $10,275,269, jusqu'au 31 mars.

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable ministre a-t-il une estimation de ce qu'il va en coûter pour mener les travaux jusqu'à parachèvement?

L'hon. J. H. KING: Environ un autre million, probablement.

M. RYCKMAN: A-t-on pourvu au paiement du mémoire de frais de l'architecte, M. John Pearson?

L'hon. J. H. KING: Il faudra pourvoir à payer d'autres frais à M. Pearson s'il fait d'autre travail, comme, par exemple, s'il s'occupe des travaux relatifs au parachèvement de la tour. Mon honorable ami veut probablement faire allusion à certains comptes de M. Pearson qui existent déjà. Le ministère est à les étudier et nous espérons arriver à un règlement, mais nous n'avons pas encore pourvu aux frais dont M. Pearson réclame le paiement.

M. RYCKMAN: Je voudrais en appeler à l'honorable ministre. Je n'ai pas été chargé de défendre la cause de l'architecte, mais il me semble que celui-ci aurait droit à une rémunération. Nous avons là un superbe édifice et, comme on le sait, d'après le contrat qui fut d'abord passé pour sa construction, il ne devait coûter que $5,000,000. Nous n'ignorerons pas qu'il y a eu une entente; ceux qui en connaissent les détails en ont parlé—le bruit en court les rues. Un si bel édifice n'a pas pu être érigé au prix de cinq millions de dollars—surtout pendant le temps qui s'est écoulé depuis qu'on a eu l'idée de passer ce marché. Le gouvernement fédéral a consenti à rémunérer M. Pearson d'après un taux que je connais bien. L'architecte devait recevoir 4½ p. 100, taux bien modéré, selon moi, si la dépense ne dépassait pas cinq millions de dollars. Le premier crédit de $5,000,000 a été épuisé, et par suite du renchérissement de tous les matériaux de construction, il a fallu débourser plus.

Le comité a prié M. Pearson de surveiller la construction, de faire exécuter les autres travaux nécessaires. Le ministre doit savoir que, même en l'absence d'un marché concernant ces services de surcroît, M. Pearson aurait droit, d'après la loi, à une rémunération pour ce qu'il a fait en conformité des instructions du comité.

Je ne doute pas que le ministère des Travaux publics ait déjà obtenu des conseils d'avocat en cette matière, et je suis persuadé que les avocats ont dit au ministre que l'Etat a des obligations envers l'architecte. Maintenant que nous avons un si bel édifice, je soutiens qu'il serait contraire à l'honneur et à la dignité de l'Etat de permettre que cette affaire fasse l'objet des potins et que cet injustice soit causée à l'architecte. Celui-ci a droit à une très grosse somme d'argent, mais il a dû se soumettre à une injustice, ayant reçu un acompte important, vu que sa réclamation n'était pas réglée ou qu'il existait un différend. Pareille chose, je le répète, est contraire à l'honneur et à la dignité de l'Etat. Voilà pourquoi, je suggère au ministre que l'architecte reçoive une certaine somme sur-le-champ et que l'affaire soit examinée d'une façon pratique pour en arriver à un règlement. Si l'Etat ne peut pas s'entendre avec M. Pearson qu'il lui accorde un pourvoi afin qu'il puisse intenter une poursuite pour le recouvrement de sa créance.

M. MARTELL: Mon honorable ami me dira-t-il quels sont ceux qui ont causé la situation qui existe?

M. RYCKMAN: Voici ce que je répondrai à l'honorable député: Si j'avais entrepris d'exécuter ce travail et si, après que le premier crédit eût été épuisé, mon patron m'eût dit de continuer et de dépenser le double, je lui réclamerais le paiement d'un acompte. Je lui rappellerais les conditions qu'il a acceptées de bon gré lors du premier marché. J'ai trouvé que M. Pearson était très raisonnable.

Au demeurant, je suis certain qu'il ne se doute même pas que j'élève la voix en sa faveur ce soir; cependant, je dois dire au ministre que j'ai beaucoup entendu de commentaires sur cette affaire.

M. MARTELL: Puis-je poser une autre question à mon honorable ami?

M. RYCKMAN: L'honorable député peut me faire toutes les questions qu'il lui plaira, et j'y répondrai de mon mieux, mais je voudrais terminer ce que j'ai à dire. J'ai entendu ces commentaires depuis mon arrivée à Ottawa, et je les ai entendus dans l'Est et dans l'Ouest. Si cette affaire concerne le Gouvernement, il devrait, certes, se mettre à l'œuvre, convenir avec l'architecte d'un *modus vivendi* et poursuivre les travaux jusqu'au parachèvement de l'édifice. S'il ne peut pas s'entendre avec lui, qu'il le renvoie et retienne un autre architecte et aille de l'avant. Ce n'est pas répondre que de dire que le blâme retombe sur l'ancien gouvernement. Je ne cherche pas à le disculper dans cette affaire. Je suis d'avis que si cet état de choses persiste, il en résultera un scandale du fait que ce splendide édifice, que nous admirons tant et qui est l'asile de sentiments qu'on ne trouverait nulle part ailleurs, demeurera inachevée. (*Exclamations.*) Mes honorables amis attribuent à mes remarques un sens qui leur plaît plus qu'il me préoccupe. Je songeais à la splendeur de l'édifice et à l'impression qu'il doit causer à ceux qui en franchissent le seuil. Je déclare qu'il est regrettable que, à cause de cette lettre qui, en droit, n'est pas une justification, le Gouvernement ait une querelle avec l'architecte, que l'édifice ne soit pas complété que les choses demeurent dans le *statu quo* et que le pays en souffre.

M. MARTELL: Le dernier gouvernement n'avait-il pas passé un marché? S'il en avait passé un, pourquoi a-t il surgi un différend entre l'architecte et lui? Pourquoi l'honorable député met-il tant d'empressement à exiger du gouvernement actuel qu'il répare une faute de son prédécesseur avant d'avoir eu le temps de se bien rendre compte de ce qui s'est passé? La rare beauté de l'édifice ne saurait motiver le paiement d'honoraires excessifs.

M. RYCKMAN: Mon honorable ami ferait mieux de poser sa question au ministre des Travaux publics. Il donne à l'affaire une tournure que mes paroles ne motivent en aucune façon. Je n'ai pas conseillé de payer un sou de plus que ce qui constitue une bonne et juste rétribution. Je soutiens qu'il est dû de l'argent; or, chacun est tenu de payer ce qu'il doit.

M. MARTELL: Si, comme je le crois, l'honorable député est avocat, il doit savoir que tout marché fait par écrit est obligatoire. Puisque l'architecte s'est engagé envers le Gouvernement à faire ériger cet édifice au prix maximum de tant, je ne vois pas de raison de lui payer d'honoraire quant à ce qui excède ce prix-là.

M. RYCKMAN: J'ai eu la lettre sous les yeux; elle fait voir que le raisonnement de mon honorable ami est mal fondé.

L'hon. M. BAXTER: Puisque le représentant de Hants (M. Martell) croit à l'existence d'un marché écrit qui donne raison à l'ancien gouvernement de n'avoir point payé une certaine somme à son architecte, qu'a-t-il besoin de commencer par faire entendre au pays que ce gouvernement a mal agi? Est-il vraiment indispensable de railler et de harceler ainsi l'ancien ministère à tout propos?

L'hon. J. H. KING: Il est bon, je crois, d'expliquer la situation qui existe aujourd'hui en ce qui concerne le palais législatif et le paiement de la somme réclamée par M. Pearson. Lorsqu'il s'est agi de faire ériger cet édifice, la surveillance des travaux fut confiée à un comité dont les membres furent nommés par les chefs des deux partis politiques. Le comité s'est occupé de ce soin à venir jusqu'à présent. Il a eu connaissance du marché fait avec l'architecte; et quand le coût des travaux eut commencé à dépasser cinq millions de dollars, l'architecte réclama le paiement d'une nouvelle commission. Après avoir fait une enquête là-dessus, le comité conseilla de payer à l'architecte une commission sur environ deux millions de dollars en plus des cinq millions déjà dépensés. C'est de cette proposition que le ministère des Travaux publics est en ce moment saisi. De ceux qui ont fait partie du comité à venir jusqu'en décembre dernier, il en est plusieurs, on le sait, qui ne sont plus membres du parlement; aussi le comité n'existe-t-il plus.

Le comité en question a transmis au département des Travaux publics certains rapports dans lesquels il conseille d'en venir à un arrangement à l'amiable avec M. Pearson. Celui-ci n'a pas cru devoir accepter l'avis de ce comité; à tort ou à raison, il réclama une plus forte commission. Jusqu'ici, M. Pearson a reçu à titre de commission $289,000, et M. Marchand, $52,000; c'est-à-dire que les deux architectes ont

reçu, en tout, $342,000. Au dire de l'honorable député de Toronto-Est (M. Ryckman), le Gouvernement devrait accorder un pourvoi; si c'est à cela qu'on tient, le ministère, lui, ne voit guère d'inconvénient à ce qu'il soit permis à M. Pearson de s'adresser aux tribunaux. On nous a conseillé, il est vrai, de tâcher d'en arriver à une entente, à un arrangement juste et satisfaisant. Pour ma part, je considère que maintenant qu'il est chargé de cette entreprise naguère sous la surveillance d'un comité parlementaire, le département des Travaux publics doit se conformer aux avis que ce comité a suggérés au sujet des choses dont il a dû s'occuper jusqu'au moment où il a cessé d'exister. Voilà où en est en ce moment la réclamation. C'est une affaire qui est encore à l'étude. Il se peut que d'ici à quelques jours j'aie à saisir le Gouvernement de quelque proposition à cet égard.

L'hon. M. MANION: Quelles sont les intentions du ministère des Travaux publics pour ce qui concerne la tour? Les journaux ont rapporté qu'on ne se propose pas d'en pousser plus loin la construction; le ministère est-il en mesure de nous dire ce qui en est?

L'hon. J. H. KING: Nous ne projetons pas de poursuivre cette année la construction de la tour. Il se peut que nous fassions tracer un plan en vue de la reprise des travaux à la prochaine session.

M. RYCKMAN: La pensée ne m'est pas même venue de m'attaquer au ministère actuel qui est depuis si peu de temps aux affaires. J'espérais que le ministre me donnerait l'assurance—qu'il m'a donnée, je crois, et sur laquelle je compte—que cette affaire serait étudiée et qu'on y remédierait aussitôt que possible.

M. GARDINER: Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi cet édifice a coûté beaucoup plus cher que le prix proposé en premier lieu?

L'hon. J. H. KING: L'édifice est mieux fini et plus grand qu'il n'avait d'abord été décidé, et nous savons tous que les prix des matériaux et des fournitures ont augmenté. Voilà les motifs, je crois, de cette augmentation.

M. GOOD: Ce crédit de $700,000 se rapporte-t-il à des travaux déjà terminés ou à faire?

L'hon. J. H. KING: C'est à faire.

M. GARDINER: Le département a-t-il signé des marchés particuliers avec les entrepreneurs au sujet de cet édifice?

L'hon. J. H. KING: Une entreprise a été accordée à la compagnie Peter Lyall et Fils sur le pied du pourcentage ou de la régie intéressée.

(Le crédit est adopté.)

Ministère de la Santé publique—Exécution des lois concernant les aliments et les drogues, le miel et les produits de l'érable, l'opium et les drogues narcotiques, $111,565.

L'hon. R. J. MANION: Le ministre veut-il expliquer cette augmentation considérable de $80,000 à $111,565?

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé): Ce crédit est augmenté de $31,565, ce qui s'explique d'abord par le paiement de sept fonctionnaires qui demeurent en dehors d'Ottawa et qui étaient payés anciennement sur les fonds de l'administration centrale. Ces fonctionnaires comprennent un analyste du laboratoire de Montréal, un analyste d'Halifax, deux de Winnipeg, deux de Vancouver et un inspecteur des aliments de Vancouver, ce qui fait $19,565 d'augmentation. Les autres $12,000 ont pour cause le travail naturellement plus important relatif à la mise en vigueur de la loi de l'opium et des narcotiques.

L'hon. M. MANION: Nous désirons tous avoir des renseignements sur les victimes de ces drogues et je serais reconnaissant au ministre de nous donner un aperçu rapide des efforts de son département à faires disparaître ce vice du pays.

L'hon. M. BELAND: Le travail est fait consciencieusement. Bien que la quantité des narcotiques reçus au pays par les voies ordinaires et autorisées ait immensément diminué depuis trois ans, je regrette d'apprendre au comité que l'importation illicite de l'opium et de ses dérivés, tels que la morpine, l'héroïne, le cocaïne, a sensiblement augmenté. La contrebande de l'opium se fait surtout sur les côtes du Pacifique, alors que l'importation illégale des autres drogues, telles que la cocaïne, se voit en particulier dans les ports de l'Atlantique. Si le comité me le permet, je donnerai au comité le nombre de poursuites et de convictions par provinces, occupations et nationalités au cours de l'exercice qui vient de se terminer:

Province	Médecins	Pharmaciens	Chirurgiens	Autres commerçants illicites	Chinois
Col.-Ang.	4	0	0	11	300
Alberta	3	0	1	28	59
Saskatchewan	0	0	0	15	73
Manitoba	0	6	0	9	0
Ontario	2	0	0	12	52
Québec, Montréal non compris	7	0	0	4	10
Montréal	3	5	3	82	123
Nouveau-Brunswick	4	0	0	1	9
Nouv.-Ecosse	0	0	0	1	8
Ile du Prince-Edouard	0	0	0	0	0
Total des produits et convictions	23	11	4	163	634

Ce qui donne un total de 835 condamnations, l'an dernier. Le comité se fera ainsi une idée de la somme considérable de trafic illicite des drogues narcotiques au Canada. Voilà pourquoi le département se propose de surveiller ce commerce du plus près possible et de poursuivre les commerçants illicites durant l'exercice qui vient de commencer.

L'hon. D. D. McKENZIE: Le ministre dit-il que chaque poursuite a été suivie d'une déclaration de culpabilité?

L'hon. M. BELAND: Ce sont toutes des convictions.

L'hon. M. McKENZIE: Le ministre a dû avoir son propre magistrat.

L'hon. CH. MARCIL: Les condamnations sont-elles suivies d'amendes ou d'emprisonnement?

L'hon. M. BELAND: Dans ces cas la condamnation consiste en une amende ou l'emprisonnement.

M. HOEY: Y a-t-il des Japonais qui aient été condamnés pour commerce de narcotiques au cours de l'année dernière?

L'hon. M. BELAND: Il n'y a aucun dossier qui indique que des Japonais aient été poursuivis.

L'hon. M. MANION: Je désirerais poser au ministre une question assez pertinente; et peut-être pourrait-on plutôt l'appeler impertinente. La presse, celle de certain type, du moins, a souvent rapporté que l'abus des narcotiques augmentait—et je crois avoir raison de dire qu'il augmente, si nous en jugeons par les nombreuses poursuites mentionnées par le ministre—à cause des mesures de tempérance ou de prohibition que l'on a adoptées dans les diverses provinces du Dominion. Je suppose que les hommes tels que le Dr Amyot, le sous-ministre, et d'autres fonctionnaires habiles de ce ministère, ont leur opinion à ce sujet, et l'ont exprimée au ministre. Je suis certain que le comité aimerait que le ministre le renseigne sur cette question?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami m'impose une tâche considérable. En effet, je ne saurais fournir aucun renseignement à ce sujet. Je ne pourrais dire si l'usage de l'alcool contribuerait à faire disparaître le désir illicite des narcotiques. Tout de même, je ne crois pas que cela fasse aucune différence.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre pourrait s'assurer, par les rapports provinciaux, s'il y a eu un plus faible pourcentage de poursuites pour usage illicite de narcotiques dans la Colombie-Anglaise, et à Montréal ou Québec, que dans d'autres endroits. Ces deux provinces sont plutôt connues comme étant contre la prohibition, et si les poursuites y étaient remarquablement moins nombreuses qu'ailleurs, nous pourrions croire que l'usage de l'alcool a réellement pour effet de faire diminuer l'usage des narcotiques.

L'hon. M. BELAND: Je crains que, s'il en était ainsi, la Colombie-Anglaise serait amplement justifiée de s'être occupée du commerce des boissons, car le nombre de condamnations à cause des narcotiques y est beaucoup plus considérable qu'ailleurs. Mais je ne crois pas qu'il y ait grande relation entre ceux qui sont adonnés à la boisson et ceux qui sont adonnés aux narcotiques. Il est vrai que dans la Colombie-Anglaise l'on permet le commerce des boissons sous certaines réglementations législatives, et il est également vrai que c'est dans cette province qu'il y a eu le plus grand nombre de condamnations pour l'usage illicite de narcotiques. Mais je crois que cet état de choses dans la Colombie-Anglaise s'expliquerait par la situation géographique de cette province. Je crois qu'il y a un plus grand nombre de Chinois à Vancouver et Victoria que dans aucune autre ville du Dominion, et le fait que ces endroits soient ainsi situés à proximité de l'Orient expliquerait la grande expension de ce commerce.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas que l'on croie que je veuille dire que l'augmentation de l'usage de narcotiques pourrait s'attribuer à une diminution correspondante de l'usage de l'alcool. Je dis tout simplement qu'une partie de la presse a souvent fait cette assertion, et j'ai pensé que peut-être quelque fonctionnaire du

ministère aurait pu exprimer une opinion formelle à ce sujet. Je crois qu'en effet le ministre a dit que l'usage des narcotiques avait augmenté, et ces narcotiques, je le croirais comprennent non seulement l'opium, mais aussi la morphine, la cocaïne et les divers autres narcotiques; peut-être aussi le plus grand nombre de poursuites est-il dû à ce que l'application de la loi est plus sévère. Il est possible que je n'aie pas compris le ministre, mais il m'a semblé qu'il avait dit que le ministère était d'avis que l'usage des narcotiques allait en augmentant. Si tel est le cas—et le ministre opine—nous dirait-il ce que pensent quelques-uns de ces fonctionnaires de cette augmentation de l'usage des narcotiques? Les fonctionnaires du ministère n'auraient-ils donc exprimé aucune opinion semblable?

L'hon. M. BELAND: Je ne connais aucune raison pour cette augmentaton évidente. Comme mon honorable ami qui s'y entend bien en fait de médecine, le sait, il est très difficile de dire si l'usage des narcotiques a vraiment augmenté. Cet usage semble tout de même avoir augmenté, et c'est peut-être parce que le ministère poursuit très activement les commerçants illicites. Mais nous n'avons aucun rapport dans le ministère qui indique les causes de cette augmentation. Peut-être les commerçants ont-il vu quelque grand avantage dans ce commerce de narcotiques,—tout comme il arrive dans d'autres branches de commerce,—et l'usage s'en est répandu chez quelques-uns de nos compatriotes, tandis que les étrangers au pays en font un plus grand usage qu'autrefois. Je ne puis que dire qu'il est très regrettable que ce commerce ait atteint des proportions semblables, et c'est pourquoi il nous faudra un peu plus d'argent pour appliquer cette loi.

L'hon. M. STEVENS: Je veux mentionner à l'honorable ministre une question que je tiens pour très importante. Le comité a constaté que dans nombre de poursuites, les prévenus étaient en très grande partie des étrangers dont la grande majorité étaient des Asiatiques. En Colombie-Anglaise, où plus que partout ailleurs au Canada, nous nous rendons compte du rapport qui existe entre le Canada et l'Ouest, relativement au trafic de ces drogues contre lequel nous nous sommes insurgés, pour ainsi dire, nous avons demandé la déportation, chaque fois qu'elle est possible, des prévenus reconnus coupables et condamnés par nos tribunaux. Le criminel qui exerce ce commerce, au Canada, ne redoute rien tant que la déportation à son pays d'origine. Règle générale, il en est toujours ainsi, surtout dans le cas des Chinois. Si le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) était à son siège, je lui adresserais quelques observations, mais j'espère que mon honorable ami (M. Béland) lui parlera de nouveau à ce sujet. L'un des plus grands coups que l'on pourrait porter à ce trafic serait une vigoureuse campagne de déportation. La loi, telle qu'elle existe maintenant, exige que celui qui porte l'accusation et qui institue ces procédures avertisse le greffier municipal qui, à son tour, met au courant les autorités de l'immigration. Je ne trouve pas à redire à la loi, mais il me semble que le département de Santé pourrait supprimer ces formalités inutiles, et faire en sorte que l'on s'adresse directement au département de l'immigration qui pourrait s'occuper de la question d'une façon pratique. Dans l'état actuel des choses, le département de l'immigration n'agit que s'il reçoit une plainte des autorités municipales, tandis qui si le département de la Santé était tenu de donner immédiatement avis de l'installation d'une poursuite, les autorités de l'immigration pourraient prendre la cause en main et la poursuivre jusqu'à ce qu'elle fût décidée. Et si le Gouvernement donnait aux autorités de l'immigration l'ordre d'agir rigoureusement, il contribuerait grandement, par ce moyen, à remédier au mal.

Une autre question dont je veux saisir le comité, c'est la propagation de l'habitude des drogues. Ce que nous avons été à même de constater et les enquêtes très sérieuses que nous avons poursuivies nous convainquent, je pense, que la cause principale du mal, c'est le projet que des trafiquants sans scrupule—j'allais dire ces vampires—retirent de ce commerce. Ce sont eux les âmes de ce négoce et c'est avec satisfaction que l'on voit ce que fait le département de mon honorable ami en vue de reprimer ce trafic. J'estime toutefois qu'il y aurait lieu de faire davantage.

Je possède des documents à ce sujet. Je ne les ai pas sous la main, en ce moment. Son département possédant, sans doute, tous les renseignements voulus, le ministre, j'en suis certain, comprendra parfaitement ce que je dis. Tous les pays du monde, pour ainsi dire, se rendant compte des progrès alarmant de ce trafic parmi leurs populations, ont conclu un traité international pour le restreindre. Si je comprends bien, c'est de l'Orient que viennent, en grande partie l'opium et ses dérivés...

L'hon. M. BELAND: La cocaïne et la morphine.

L'hon. H. H. STEVENS: Ces produits viennent surtout d'Allemagne, bien que la France en fournisse une certaine partie.

L'hon. M. BELAND: En effet.

L'hon. H. H. STEVENS: Ce sont les deux principales sources d'approvisionnement. Je crois que le Canada pourrait, à bon droit, prendre les premières mesures en vue d'empêcher les exploitations de drogues en général de ces pays en Canada, sous réserve de règlements très sévères. C'est l'Allemagne qui est la plus coupable à cet égard. J'ignore si le gouvernement allemand a délibérément toléré l'exportation de ces drogues, mais elle a montré peu de souci, et à mon sens, nous pouvions fort bien faire de sérieuses représentations non seulement à l'Allemagne, mais encore à tous les autres pays qui ont pris part à cette convention internationale, dont le but était d'exercer sur l'exportation de ces drogues la surveillance la plus efficace possible.

En réalité, je crois que le ministre tombera d'accord avec moi quand je dirai que si nous pouvions réglementer efficacement la fabrication et l'exportation de ces drogues, nous ferions un grand pas vers la solution du problème.

L'Inde et la Chine sont incontestablement des sources d'approvisionnement. L'ancien gouvernement de la Chine, à Pékin, était pour nous un allié très sympathique dans le contrôle des exportations de l'opium, mais je crains que ce que nous pourrions appeler le véritable gouvernement, c'est-à-dire, l'administration de Canton ne s'efforce guère de reprimer sur ces exportations, du moins, autant que nous pouvons le savoir. Non seulement le Canada, mais encore les autres pays signataires du traité devraient restreindre, mais s'il se peut, supprimer la fabrication et l'exportation des drogues.

L'hon M. MANION: Avant que le ministre ne réponde aux observations de mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens), puis-je ajouter quelques mots? Mon honorable ami—était-ce parce qu'il n'avait pas sous la main les documents voulus?—a exprimé son opinion un peu différemment qu'il désirait réellement le faire, car, en somme—et le ministre le sait bien—la morphine surtout, de même que la cocaïne, dans une mesure moins grande, sont des drogues très utiles, si on en fait un usage convenable.

L'hon. M. STEVENS: Oui.

L'hon. M. MANION: Il n'y a peut-être pas un narcotique qui, d'une façon générale, soit plus utile que l'opium et les produits qui en dérivent, et je suppose que mon honorable ami suggère en réalité qu'on interdise l'exportation illégitime...

L'hon. M. STEVENS: Certainement.

L'hon. M. MANION:... car s'il s'agissait de l'exportation légitime de narcotiques venant de ces pays, cela pourrait déranger énormément la médecine. Si j'ai bien compris, le danger vient réellement de l'entrée en fraude de ces narcotiques, et si on pouvait trouver une méthode qui, au lieu d'interdire, permettrait de faire consigner strictement ces exportations, les fiches pourraient être remises aux inspecteurs des douanes qui les transmettraient à leur tour aux agents du département; on arriverait alors au même résultat. Quant à l'idée de déporter les colporteurs de ces narcotiques, je la trouve excellente.

L'hon. M. BELAND: Le comité aura une idée de la mesure dans laquelle le commerce légitime des narcotiques a diminué chez nous, quand je lui aurai communiqué les chiffres relatifs à l'importation de la cocaïne en 1919, 1920 et 1921. En 1919, on en a importé 12,000 onces; en 1920, 6,900 onces et en 1921, seulement 3,300 onces. Donc depuis trois ans les importations légitimes sont descendues de 12,000 à 3,000 onces. Il en est de même pour la morphine et l'opium. Une des raisons pour lesquelles il se fait une plus grande consommation de ces narcotiques, est qu'ils se vendent bien moins cher dans le commerce illicite. Depuis trois ou quatre ans, on applique la loi si rigoureusement que les gens qui s'adonnent aux narcotiques ne peuvent plus se les procurer aussi facilement qu'autrefois, et le comité comprendra que la consommation a augmenté du fait que ces mêmes narcotiques sont vendus clandestinement à meilleur marché.

Je concours en grande partie dans les remarques de mon honorable ami de Vancouver-Centre (M. Stevens) au sujet de la déportation. On comprendra que si les Chinois, qui font un commerce illicite de narcotiques et surtout d'opium, étaient déportés, les autres hésiteraient à courir le même risque, et cela aurait pour effet de restreindre énormément le trafic. C'est une

question qu'il appartient au ministre de l'Intérieur et au Gouvernement en général d'étudier.

Le contrôle de l'exportation du pays d'origine est peut-être une question plus grave. Les signataires de la convention de 1912, ratifiée par le Canada en 1919, peuvent entrer en pourparlers en vue de s'assurer de la quantité exacte de narcotiques exportée de tel ou tel pays. Il serait peut-être utile de faire cette démarche.

L'hon. M. STEVENS: Je crois que la convention contient une disposition à cet effet et je demande que le Gouvernement en profite.

L'hon. M. BELAND: Tous les pays signataires de la convention seraient certainement disposés à nous fournir les statistiques exactes de l'exportation de ces narcotiques. Mais mon honorable ami comprendra aussi qu'il existe dans ce pays un commerce illicite.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre nous a dit qu'il y avait eu 835 condamnations. Est-ce que cela comprend l'ensemble des condamnations au Canada; non seulement celles qui ont eu lieu grâce aux efforts du département de la Santé mais aussi celles qui entrent dans le cours ordinaire de l'application des lois criminelles?

L'hon. M. BELAND: Non. Il y a eu en tout 1,765 condamnations, y compris celles qui ont fait suite aux poursuites prises par les autorités municipales et provinciales. Le chiffre de 835 représente les poursuites intentées par l'autorité fédérale.

L'hon. M. GUTHRIE: Le nombre total des condamnations, y compris les poursuites intentées de la façon ordinaire, est donc de 1,765. Il y a un fait bien significatif, c'est que sur 835 personnes condamnées, 634 étaient des Chinois habitant le Canada; si bien qu'il n'y avait que 201 personnes d'autres nationalités, c'est-à-dire Canadiens et autres. Cela permet de conclure que ce trafic illicite des narcotiques au Canada est, dans une mesure de soixante à soixante-six pour cent, dû à la présence chez nous d'un assez grand nombre de Chinois. J'étais porté à croire que depuis cinq ans le nombre des condamnations pour le commerce illicite des narcotiques au Canada avait considérablement augmenté.

Quand j'étais au ministère de la Justice on a souvent appelé mon attention là-dessus, et bien que je ne puisse vous citer aujourd'hui les chiffres de mémoire, je suis porté à croire que l'augmentation dans le nombre des condamnations a été excessivement rapide au cours des cinq dernières années. En examinant les chiffres qui nous sont soumis ce soir, je crois que nous pouvons parfaitement supposer que la majeure partie de ce commerce illicite est fait par des gens dont la présence au pays n'est, dans mon humble opinion, que de peu de valeur. J'espère que le ministère saura persévérer dans la tâche entreprise. Son travail est excellent sous ce rapport comme l'est aussi celui de la gendarmerie à cheval et de la police provinciale, mais, d'après ce que je lis dans les journaux des Etats-Unis et surtout de New-York, je suis plutôt porté à croire que cette contrebande augmente au lieu de diminuer, tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

(L'article est adopté.)

Quarantaine—Salaires et dépenses casuelles des districts organisés; Hygiène publique et autres districts; Lazarets de Tracadie et de l'Ile D'Arcy; Loi de l'hygiène publique, $273,500.

L'hon. M. MANION: Le ministre peut-il nous expliquer brièvement comment cette somme est dépensée?

L'hon. M. BELAND: Il y a huit postes de quarantaine au Canada: Halifax, Louisbourg, Sydney-Nord, Charlottetown, Saint-Jean, Chatham, Grosse-Ile et Victoria. Les deux lazarets sont situés l'un à Tracadie, Nouveau-Brunswick et l'autre sur l'Ile d'Arcy, Colombie-Anglaise. Le poste de Grosse-Ile est de beaucoup le plus important. Avant de discuter ce sujet, je vais dire au comité le nombre de lépreux qui se trouvent au Canada. Il y en a 14 à Tracadie et 5 à l'Ile d'Arcy.

M. MacLAREN: Les 14 lépreux de Tracadie viennent-ils du Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. BELAND: Non, pas tous. Ils viennent, je pense, de l'est du Canada. L'an dernier, il en est venu un de Toronto et deux de Regina et Swift-Current.

M. CHAPLIN: De quelles nationalités étaient-ils?

M. MacLAREN: Comme le sait bien le ministre, la région qui entoure Tracadie a vu se produire des cas de lèpre depuis un siècle. Le nombre des malades du Nouveau-Brunswick diminue-t-il? Les chiffres semblent indiquer que le nombre des cas a diminué depuis vingt-cinq ans.

L'hon. M. BELAND: En attendant que je puisse avoir ce renseignement je vais répondre à mon honorable ami de Lincoln.

La plupart des lépreux, sinon tous, sont des Scandinaves.

M. GOULD: Cet article accuse une diminution de $2,440. C'est calculer un peu serré. Nous nous attendons à ce qu'il y ait assez d'immigration cette année et une partie des sommes votées pour l'immigration devra venir de ce crédit-ci. Je me demande si le ministre peut nous expliquer comment on en est arrivé à trouver que ce crédit devrait être de $2,440 de moins que celui de l'an dernier.

L'hon. M. BELAND: La diminution est très faible, il est vrai et je ne saurais vous dire, pour le moment, comment on l'a calculée. C'est un mince détail. Je présume qu'on se dispensera des services de quelques domestiques qu'on ne croit pas nécessaires.

(L'article est adopté.)

Immigration—Inspection médicale, $50,000.

M. MacLAREN: Le ministre peut-il maintenant répondre à la question que je lui ai posée il y a quelques instants?

L'hon. M. BELAND: Oui. En 1897 nous avions 32 malades; 22 en 1910 et seulement 14 en 1922. Mon honorable ami voit que leur nombre diminue.

M. MacLAREN: Je puis faire allusion en passant à la situation heureuse de ces lépreux qui ont été ainsi soignés pendant des années. Presque tous les cas qui se sont manifestés au Nouveau-Brunswick se trouvaient chez des Canadiens-français et des soins leur sont donnés par une communauté de religieuses. Il est bon de voir que, pendant cette longue période, ces gens ont été si bien traités et soignés si fidèlement et si soigneusement.

M. ANDERSON: A quels ports fait-on l'inspection médicale?

L'hon. M. BELAND: L'inspection médicale se fait dans divers ports, le plus important étant celui de Québec. Viennent ensuite Montréal, Saint-Jean, Sydney-Nord, Halifax, Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et Portland. Jusqu'au 31 mars 1922, le nombre de visites faites par nos médecins inspecteurs se détaille ainsi qu'il suit: à Québec, 41,256; à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), 8,964; à Halifax, 7,400; à Montréal, 797; à North-Sydney, y compris Sydney, 452; à Vancouver, 1,628; à Victoria, 1,538.

M. GOULD: Ce crédit servira-t-il pour les frais de traitement des émigrants qui sont tombés malades pendant la traversée?

[L'hon. M. Béland.]

L'hon. M. BELAND: Effectivement.

M. GOULD: Je demande ce renseignement, parce qu'un habitant de ma circonscription a été retenu au lazaret de l'île Partridge et n'a pu en conséquence atteindre sa destination assez tôt pour faire toutes ses semailles. Plus tard on s'aperçut qu'il ne souffrait d'aucune maladie contagieuse. Que fait l'administration dans un cas comme celui-là?

L'hon. M. BELAND: Notre collègue dit-il que cet homme a été retenu à la quarantaine de l'île Partridge?

M. GOULD: Parfaitement.

L'hon. M. BELAND: Eh bien, il n'y avait pas autre chose à faire. Les passagers atteints de maladies contagieuses ainsi que ceux qui ont été en contact avec eux, y sont gardés un certain temps, jusqu'à guérison complète, et quelques jours après.

Les règlements de l'administration le veulent ainsi, afin que les personnes contaminées ne répandent pas la contagion ailleurs.

M. GOULD: Le passager dont je vous parle n'avait pas de maladie, et cependant il fut gardé à l'île Partridge pendant des semaines. A cause de cela, il n'a pas pu semer la grandeur de terrain qu'il aurait voulu.

L'hon. M. BELAND: Il a dû venir en contact avec des malades durant la traversée et il a été pour cette raison gardé en observation pendant la période dite d'incubation.

M. IRVINE: Je désirerais savoir si un émigrant qui refuse de se faire vacciner est gardé en quarantaine.

L'hon. M. BELAND: Oui, on le gardera en quarantaine, s'il refuse de se faire vacciner.

M. IRVINE: Faites-vous une différence entre un passager qui voyage dans la première classe, et un passager de la troisième classe?

L'hon. M. BELAND: Il n'y a aucune distinction.

M. ANDERSON: Existe-t-il un arrangement entre le Canada et les Etats-Unis concernant les immigrants qui viennent de ce dernier pays?

L'hon. M. BELAND: L'honorable député veut sans doute parler des émigrants qui viennent par eau. Nous avons fait un arrangement avec le service médical des

Etats-Unis pour la visite des immigrants qui viennent en Canada; nous avons aussi la plupart du temps, un agent canadien stationné à New-York.

Il n'existe pas de service régulier d'inspection médicale appliquée aux voyageurs ou immigrants des Etats-Unis, quand ceux-ci sont des citoyens américains. Nous supposons qu'ayant été admis aux Etats-Unis après avoir passé la visite de inspecteurs, ces immigrants peuvent être reçus en Canada sans danger. Le seul examen qui a lieu, comme notre honorable ami doit le savoir sans doute, a rapport à l'état civil et autres conditions d'admission; si un immigrant était jugé suspect, il serait arrêté à la frontière ou renvoyé devant nos médecins du service d'inspection à Montréal ou Toronto.

(Le crédit est adopté.)

Chap. 67.—Maladies vénériennes, $200,000.

M. GARDINER: Je prierais le ministre de vouloir bien nous donner une explication sur la destination de ce crédit.

L'hon. M. BELAND: Depuis plusieurs années la Chambre a voté un somme de $200,000 pour combattre les ravages des maladies vénériennes dans toute l'étendue du Canada, d'accord avec les autorités provinciales. Le plan adopté consiste à laisser l'organisation de la campagne dans chaque province aux autorités locales; la province reçoit une part de la subvention fédérale calculée au prorata de sa population. La campagne est déjà avancée. Elle a été organisée dans toutes les provinces, excepté l'île du Prince-Edouard, qui n'a pas réclamé sa part de la subvention. Celle-ci a toute été utilisée, sauf $4,686. Le travail se fait méthodiquement et a déjà donné des résultats appréciables.

(Le crédit est adopté.)

Travail.—Chap. 273.—Diminuton du chômage, $100,000.

L'hon. M. STEVENS: Je désire remercier le ministre pour avoir bien voulu réserver la discussion de ce chapitre, à cause de mon absence. Je crois savoir que ce crédit avait été voté par le Parlement à titre de supplément à l'octroi pour la mise en vigueur du chapitre 21 de la loi de coordination des bureaux de placement, parce qu'il y avait plusieurs bureaux en plus des bureaux conjoints, qui se trouvaient sous la juridiction du ministère du Travail, mais qu'avec le temps, et lorsque cette coordination serait complétée, ce crédit deviendrait inutile. On m'apprend qu'il y a eu une réduction de 26 bureaux, et je pense que, étant donné cette réduction et la coordination plus efficace du travail fédéral et provincial aux termes de la loi, ce crédit ne serait guère utile cette année.

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Si mon honorable ami veut bien examiner un autre crédit autorisé par la loi, il verra à la même page: "Organisation et coordination des bureaux de placement, $150,000". Ce montant est fixé par la loi. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) se souvient probablement que nous avons adopté l'autre jour des crédits supplémentaires de $400,000, pour le dernier exercice, pour atténuer le chômage, soit, une somme globale de $500,000 se composant du crédit de $100,000 qui a été voté l'année dernière et de deux mandats du Gouverneur de $200,000 chacun. En plus de ces $100,000 qu'on demande au comité de voter pour l'exercice courant, nous calculons être en dette pour $1,260,000, c'est-à-dire beaucoup plus qu'un million. Je ne pourrais en donner les chiffres exacts, mais nous essayerons, d'ici quelques jours, de calculer ces chiffres aussi exactement que possible, afin de les soumettre dans les crédits supplémentaires.

L'hon. M. STEVENS: Je ne m'oppose pas au crédit pour enrayer le chômage, mais le crédit qui figure dans les prévisions doit supplémenter le montant pourvu par la loi. On m'informe que c'est pour l'entretien de certains bureaux, en plus de placement, tant provinciaux que fédéraux. Si c'est pour atténuer le chômage, pourquoi ne pas le mentionner, éliminant toute allusion à la loi de coordination. Je ne veux pas insister davantage sur ce point, ni causer d'embarras au ministre.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député, n'a pas le bon crédit. Il parle du n° 269, tandis que nous discutons le n° 273. Nous avons adopté le n° 269 le 21 avril courant.

L'hon. M. STEVENS: Je croyais que nous discutions le n° 269 bureaux de placement, et c'est ce point que je voulais examiner. Je m'en souviens maintenant. Il avait été entendu que nous inclurions divers crédits dans un crédit général. Pour revenir au n° 269, je demanderais que cette disposition relative à certains bureaux spéciaux, à part ceux qui sont sous la loi de coordination, soit biffée aussitôt que possible. Je ne dirai pas qu'elle devrait être retranchée de ces prévisions budgétaires, mais qu'il faudrait prendre le

moyen de l'éliminer à l'avenir en l'incorporant à la loi de coordination.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis entièrement de l'avis de mon honorable ami. C'est même ce que nous avons fait au point, je crois, que, de tous ces bureaux conjoints, nous n'en payons plus que 50 pour 100.

L'hon. M. STEVENS: Combien de bureaux y a-t-il à part ceux qui tombent sous la loi de coordination?

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'il n'y en a que deux, un à Moncton, Nouveau-Brunswick, et un autre, à Chatham, Nouveau-Brunswick, mais la réduction n'en est pas moins de moitié.

M. IRVINE: Le ministre pourrait-il me dire si nous devons ces $1,200,000 pour ce qui a été fait en vue d'atténuer le chômage l'année dernière?

L'hon. M. MURDOCK: Nous en devons comme conséquence des dispositions du décret 191, C.P., mais, en grande partie, particulièrement dans l'Ontario, le Manitoba, l'Alberta et la Colombie-Anglaise, à cause du coût plus élevé durant l'hiver, des travaux dont nous n'avons pas encore reçu les comptes des municipalités et des provinces; mais, les chiffres que j'ai indiqués n'ont-ils été calculés que le plus exactement que nous puissions le faire pour le moment.

M. IRVINE: Si le chômage a coûté $1,200,000, l'année dernière, en plus du demi-million, qui a été accordé, comment le ministre s'attend-il de se tirer d'affaires avec $100,000?

L'hon. M. MURDOCK: Si la situation relative au chômage, l'hiver prochain, est la même que l'hiver dernier, le crédit serait certainement insuffisant. Il est bon toutefois de faire preuve d'optimisme et d'espérer qu'avant la fin de l'année courante la situation se sera sensiblement modifiée pour le mieux de sorte que tous ceux qui veulent travailler seront en mesure de le faire.

(Le crédit est adopté.)

Etablissement de soldats sur les terres—Avances aux soldats s'établissant sur des terres et application de la loi d'établissement de soldats, y compris les traitements, $12,000,000.

L'hon. R. J. MANION: Je tiens à faire observer au ministre (M. Stewart) qu'avec la meilleure volonté du monde, nous sommes obligés de demander que cet item soit laissé en suspens. Il s'agit d'un crédit susceptible de soulever une assez longue discussion, je prierai donc le ministre de remettre à plus tard l'examen de cet article pour étudier d'autres item qui n'exigeront peut-être pas autant d'explications.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Je suis en mesure de fournir toutes les explications qu'exigera l'honorable député.

L'hon. M. STEVENS: De fait, le chef de l'opposition (M. Meighen) n'avait pas la moindre idée que nous aborderions ce soir l'examen de cet item. J'ai tout lieu croire qu'il désire être présent lorsque le crédit en question sera discuté, car il est très important. Nous pourrions peut-être examiner et adopter d'autres item du budget de l'honorable ministre.

(Le crédit est réservé.)

Pensions—Pensions à madame Fabre, $1,000.

M. SPENCER: Pour quelle raison, le chiffre de cette pension est-il si élevé comparativement aux autres?

L'hon. M. FIELDING: Cette dame est la veuve d'un ancien commissaire du Canada à Paris. Je ne saurais donner l'explication exacte à mon honorable ami; cependant, l'item est adopté à chaque session depuis nombre d'années.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses occasionnées par la loi de tempérance du Canada, $35,000.

M. HANSON: Peut-on nous donner quelques explications relativement à cet item?

L'hon. M. COPP: Ce crédit servira aux dépenses d'élections qui pourraient survenir dans certaines localités au cours de l'année. Nous ne savons pas au juste s'il y aura des élections ou non.

M. CALDWELL: Des élections ou des plébiscites?

L'hon. M. COPP: Des plébiscites dans diverses localités.

L'hon. M. MANION: Ce crédit n'a rien à faire avec les élections fédérales?

L'hon. M. COPP: Pas du tout.

(Le crédit est adopté.)

Achat de 650 exemplaires du *Parliamentary Guide*, $1,950.

M. CALDWELL: Au cours des dernières sessions, on distribuait des listes des députés par ordre alphabétique, donnant les circonscriptions qu'ils représentent ainsi que leurs adresses postale. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire la même chose cette année?

L'hon. M. FIELDING: Ces listes ont été publiées; j'en ai un exemplaire par devers moi.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses occasionnées par la loi de naturalisation, $50,000.

M. SPENCER: De quelle façon expliquez-vous cette augmentation?

L'hon. M. GUTHRIE: Elle s'explique du fait qu'il se fait peut-être un plus grand nombre d'enquêtes maintenant qu'au cours des deux ou trois dernières années. Pendant la dernière guerre les demandes se sont accumulées et je crois que les certificats de naturalisation sont accordés plus librement à cette heure.

L'hon. MACKENZIE KING: C'est là toute l'explication pour ainsi dire.

M. HANSON: Dans ma région, il y a un bon nombre de demandes qui devraient faire le sujet d'une enquête. Dans certaines parties du Nouveau-Brunswick des gens réclament la naturalisation pour des motifs qui ne sont guère valables en réalité.

L'hon. M. COPP: Je ne puis fournir les détails touchant les différentes localités. Les enquêtes se poursuivent par tout le Canada.

En 1915, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a fait des enquêtes au sujet de 16 demandes; en 1917, 18; en 1918, 199; en 1919, 5.437; en 1920, 6,258; en 1921, 7,424, et en 1922, du premier janvier au 31 mars, 1,121.

M. HANSON: Ces enquêtes sont surtout conduites par les membres de la gendarmerie à cheval?

L'hon. M. COPP: Exclusivement par eux.

(Le crédit est adopté.)

Application de la loi taxant les projets d'affaires, 1916, et de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 1917, et de leurs modifications. Les nominations à cet effet et le paiement d'un traitement supplémentaire de $4,000 pour le commissaire de l'impôt peuvent se faire nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $2,200,000.

M. IRVINE: La taxe sur les profits d'affaires rapporte-t-elle autant que les frais qu'occasionne son application?

L'hon. M. FIELDING: Je regrette de ne pouvoir me procurer, dès ce soir, les renseignements nécessaires pour pouvoir répondre à cette question.

L'hon. M. GUTHRIE: Etes-vous certain que nous aurons besoin de cet argent cette année? Le budget n'a pas encore été déposé.

L'hon. M. FIELDING: Je pense que nous en aurons besoin, en vertu du principe général qui veut que nous tenions ce que nous avons.

M. CALDWELL: Que signifient ces $4,000 pour un commissaire qui peut être nommé nonobstant les dispositions de la Loi du service civil?

L'hon. M. FIELDING: C'est la répétition d'un crédit adopté l'année dernière par l'ancien ministère. Le traitement de M. Breadner était de $6,000 et il est porté à $10,000. M. Breadner est chargé de la division de l'Impôt sur le revenu.

M. CALDWELL: Cet item ne m'intéresse pas outre mesure, mais je me demandais s'il n'équivalait pas à la création d'un précédent.

L'hon. M. FIELDING: Ce précédent, s'il y a précédent, fut créé l'année dernière.

M. CALDWELL: Je me demande pourquoi nous devrions maintenir des précédents établis l'année dernière?

L'hon. M. FIELDING: Il est parfois difficile de faire des changements.

L'hon. M. GUTHRIE: L'honorable ministre des Finances en a créé un, lui-même, cette année.

M. WARD: Combien coûte la perception de l'impôt sur le revenu?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais le dire maintenant, mais je n'ai pas d'objection à ce que l'item soit réservé. Si mon honorable ami tient à être renseigné sur ce point, je pourrais me procurer les renseignements et les lui soumettre plus tard.

M. WARD: Il s'agit d'une question importante. On nous a souvent répété que l'application de la loi coûte plus que ne représentent les revenus qu'elle nous assure. Si ces déclarations sont erronnées, la Chambre devrait les rectifier.

L'hon. M. FIELDING: Eu égard à l'immensité de la somme perçue, les frais encourus pour la percevoir seront jugés raisonnables, je crois. Cependant, si l'honorable député tient à avoir des renseignements plus précis, je les fournirai plus tard.

(Le crédit est adopté.)

Commission des achats—Appointements et dépenses casuelles, $72,000.

M. HANSON: Comment la Commission des achats est-elle composée?

L'hon. MACKENZIE KING: M. Lafièche en est le président. Je ne saurais dire au juste quels en sont les autres fonctionnaires.

M. CALDWELL: Pourquoi une commission générale des achats, quand chacun des différents ministères est doté d'un agent des achats?

L'hon. MACKENZIE KING: C'est l'ancien gouvernement qui a institué cette commission.

M. CALDWELL: Cela ne signifie pas qu'elle soit inattaquable.

Une VOIX: "Ce que nous avons nous le gardons".

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, je présume que nous obéissons à cette théorie. Cependant, je ne pense pas que tous les ministères soient dotés d'un agent des achats.

M. CALDWELL: Je crois qu'ils le sont tous.

L'hon. MACKENZIE KING: Il n'y en a que deux ou trois.

M. CALDWELL: Se propose-t-on de maintenir la commission générale des achats et de laisser à chaque ministère l'agent des achats dont il est déjà doté?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, les ministères qui ont de ces agents les garderont.

(Le crédit est adopté.)

Archives publiques, $70,570.

M. SPENCER: Quelle est la raison de l'augmentation?

L'hon. MACKENZIE KING: C'est une augmentation statutaire.

(Le crédit est adopté.)

Appointements et frais de l'agence à Paris, $42,500.

M. CALDWELL: Quelle est l'agence à Paris?

L'hon. MACKENZIE KING: Il y est préposé un commissaire général qui correspond au haut commissaire que nous avons à Londres.

(Le crédit est adopté.)

Somme requise pour faire face aux dépenses de la commission de contrôle du lac des Bois, $15,000.

M. SPENCER: Qu'est-ce que la commission de contrôle du lac des Bois?

L'hon. MACKENZIE KING: C'est une commission établie sous l'empire de la loi pour régler les questions se rattachant au lac des Bois, commission qui date de plusieurs années.

M. SPENCER: Quelles sont ses fonctions?

L'hon. MACKENZIE KING: Elle doit réglementer et contrôler le débit de l'eau entre les provinces, ainsi qu'entre le Canada et les Etats-Unis, et elle règle toutes les questions controversées qui surgissent entre les intéressés.

(Le crédit est adopté.)

Représentation du Canada aux Etats-Unis, $60,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Ne pourrait-on réserver ce crédit? Il prête à quelque discussion.

L'hon. MACKENZIE KING: Oui.

(Le crédit est réservé.)

Appointements et dépenses, bureau des passeports, $30,000.

M. HANSON: Le Gouvernement a-t-il l'intention de maintenir le règlement relatif aux passeports? Je remarque que la somme est la même que l'an dernier.

L'hon. MACKENZIE KING: Notre dessein est de maintenir le règlement. Je le crois nécessaire, pendant quelque temps, du moins.

(Le crédit est adopté.)

Participation du Canada au maintien du secrétariat permanent de la Société des nations, $150,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Oserais-je demander que ce crédit soit aussi réservé?

L'hon. MACKENZIE KING: Je le veux bien.

(Le crédit est réservé.)

Patent Record, $45,000.

M. SPENCER: Cela se rapporte-t-il au bureau des brevets?

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. SPENCER: Les honoraires ne suffisent-ils pas à l'entretien du bureau?

L'hon. M. ROBB: Oui, je crois que le bureau paie ses dépenses.

M. CALDWELL: Dans ce cas, pourquoi faut-il demander cette somme de $45,000?

L'hon. M. ROBB: Il nous faut accorder l'argent afin que les honoraires reçus soient portés au crédit du bureau.

(Le crédit est adopté.)

Législation.—Sénat: traitements et dépense casuelle, $166,205.

L'hon. M. GUTHRIE: Quelle est la raison de cette augmentation de $6,170?

L'hon. MACKENZIE KING: Elle représente, me dit-on, les augmentations statutaires.

M. CALDWELL: Les employés du Sénat sont-ils régis par la commission du service civil?

(Le crédit est adopté.)

Chambre des communes—	
Traitements	$243,155
Dépenses des comités, commis sessionnels supplémentaires, etc.	77,000
Dépense casuelle	46,885
Publication des Débats	60,000
Prévisions du Sergent-d'Armes	179,350
	$606,390

L'hon. M. GUTHRIE: L'augmentation de ces deux sommes provient-elle des augmentations statutaires?

M. l'ORATEUR: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Immigration chinoise.—Traitements et dépense casuelle, $35,000.

M. SPENCER: Quelle est la cause de l'augmentation?

L'hon. M. STEVENS: Est-elle destinée à celui qu'on doit envoyer en Chine et dont je me suis informé?

M. GARLAND (Bow-River): Que fera-t-on avec cette somme?

L'hon. CH. STEWART: Elle embrasse l'inspection et le travail nécessaire sur le littoral, pour prendre soin des immigrés chinois.

M. GARLAND (Bow-River): Pour encaisser la capitation, etc.?

L'hon. CH. STEWART: En partie.

M. GARLAND (Bow-River): A-t-on modifié les règlements sur l'immigration chinoise et, dans l'affirmative, sous quel rapport?

L'hon. CH. STEWART: On ne les a pas modifiés jusqu'à présent, mais j'ai reçu plusieurs conseils concernant cette immigration, et ils devront être approuvés par décret.

L'hon. M. STEVENS: Je crois savoir que le ministre a promis de faire plus tard une déclaration à ce sujet.

L'hon. CH. STEWART: En effet.

(Le crédit est adopté.)

Expositions, $115,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Comment s'explique cet écart de $25,000?

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): Nous avons exposé des échantillons de produits canadiens dans plusieurs grandes expositions des Etats-Unis, à Tampa, par exemple.

M. CALDWELL: Pour attirer des immigrants?

L'hon. CH. STEWART: Oui. Les résultats sont excellents, me dit-on.

L'hon. M. GUTHRIE: Ne suit-on cette pratique qu'aux Etats-Unis?

L'hon. CH. STEWART: Oui, pour bien dire, jusqu'à présent, bien que nous ayons l'intention de faire un étalage à Londres.

(Le crédit est adopté.)

Secours aux Canadiens nécessiteux, $20,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Pourquoi l'augmentation?

L'hon. CH. STEWART: C'est le crédit ordinaire applicable partout où nous découvrons, hors du pays, des Canadiens nécessiteux. Je crois que le crédit de l'an dernier a été dépassé.

M. HANSON: Cette augmentation n'a aucun rapport avec le changement de gouvernement?

L'hon. CH. STEWART: L'honorable député laisse-t-il entendre qu'il y aurait plus de misère à l'étranger par suite de ce changement?

(Le crédit est adopté.)

Edifices d'immigration à Saint-Jean, $25,000.

M. CALDWELL: Comment expliquez-vous la diminution?

M. HANSON: Cette somme servira-t-elle à la construction des bâtiments?

L'hon. CH. STEWART: Cette année, plus de vaisseaux que jamais s'arrêtent à Québec, et il est probable que la plupart des immigrants d'Angleterre y débarqueront.

(Le crédit est adopté.)

Subventions postales et aux paquebots.—Service ou services à la vapeur entre le Canada et Terre-Neuve, $35,000.

M. GARLAND (Bow-River): Ces subventions postales intéressent plusieurs députés dans ce coin de la Chambre, et je prierai le ministère de les réserver.

L'hon. MACKENZIE KING: Nous pourrions en réserver une ou deux pour les besoins de la discussion, si cela convient à mon honorable ami, ou bien il pourra demander de réserver celles qui l'intéressent.

M. HANSON: Cette somme, j'imagine, est destinée à la compagnie Reid-Newfoundland?

L'hon. M. ROBB: C'est bien cela.

M. HANSON: Je suppose que le Gouvernement a appris par les journaux que le service de la ligne Reid-Newfoundland a été suspendu et qu'il pourra s'écouler beaucoup de temps avant qu'il soit repris. D'autres lignes font la navette entre les Provinces maritimes et Terre-Neuve. Le Gouvernement s'est-il demandé s'il devrait aider à quelques-unes de ces autres lignes avec la subvention que la compagnie Reid-Newfoundland ne gagnera pas maintenant qu'elle a suspendu ses opérations? La situation est fort grave là-bas. Si je suis bien renseigné il y a congestion à North-Sydney.

M. GARDINER: Des navires de la marine marchande canadienne circulent-ils entre le Canada et Terre-Neuve?

L'hon. M. ROBB: Non, pas dans le moment.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre le Canada et les Antilles ou l'Amérique du Sud, ou les deux, $340,666.66.

M. GARLAND (Bow-River): Monsieur le président, je demanderai que ce crédit ainsi que celui qui a trait au service à la vapeur entre le Canada et le Sud-Africain sur l'Atlantique, et le crédit destiné au service entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, sur le Pacifique, soient réservés.

(Ces crédits sont réservés.)

Service à la vapeur entre Victoria, Vancouver, les ports d'escale et Skagway, $25,000.

M. McBRIDE: Quelles compagnies reçoivent ces subventions?

L'hon. M. ROBB: Je ne puis pas, je le regrette, fournir ce renseignement à mon honorable ami, car je m'aperçois que tous les détails relatifs à ce service ont été renvoyés au bureau du sous-ministre.

L'hon. M. STEVENS: On me permettra peut-être de répondre à la question. Le service est en grande partie effectué par le Pacifique-Canadien, et il est excellent, les navires se rendant régulièrement à ces endroits et y apportant le courrier.

M. SPENCER: La compagnie du Pacifique-Canadien reçoit-elle des subventions?

L'hon. M. ROBB: Il nous faut verser une subvention pour un service entre certains ports de la côte; autrement il n'existerait aucun moyen de communication, et ce service est un avantage pour le pays.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Vancouver et les ports du Howe-Sound, $5,000.

M. CALDWELL: Avant que ce crédit soit voté, je désire poser une question. Je comprends que j'enfreins peut-être le règlement en abordant ce sujet dans le moment, mais le comité des pensions dont je fais partie siège les après-midis et les soirs que la Chambre est en séance, et il est possible que je ne sois pas ici lorsque les crédits mentionnées par mon collègue de Bow-River (M. Garland) seront discutés.

Je désirerais savoir du ministre si le Gouvernement se propose de subventionner un service de steamers entre Saint-Jean (N.-B.) et Cuba. Je veux expliquer pourquoi je fais cette demande. L'an dernier, j'ai examiné avec le ministère la question de savoir s'il n'y aurait pas moyen de prendre des arrangements de nature à faciliter l'expédition des pommes de terre à Cuba, vu que les droits des Etats-Unis sur les pommes de terre et autres produits agricoles exportés dans ce pays sont si élevés que ce marché nous est pour ainsi dire prohibé.

Les cultivateurs du Nouveau-Brunswick n'obtiennent que 40 cents le baril pour leurs pommes de terre, bien que la production leur en coûte $2 le baril. Telle est la moyenne qu'ils ont dû payer l'an dernier. Si le cultivateur ne touche que 40 cents le baril, il ne reçoit donc que $120 pour un wagon de pommes de terre, une fois le transport payé, alors que les frais de déchargement à Cuba sont de $550 le wagon. Mes collègues reconnaîtront donc que c'est là une situation passablement pénible pour les agriculteurs.

Ces pommes de terre sont expédiées de Saint-Jean par eau, et je désirerais savoir si le Gouvernement ne songera pas à leur procurer un service plus avantageux au port de Saint-Jean et à subventionner une ligne de steamers afin que nous puissions transporter ce produit sur le marché à des prix moins élevés, en diminuant ainsi les frais de production. Je prie l'exécutif d'examiner la situation.

On a proposé, l'an dernier, que la marine marchande de l'Etat établit un service de navires entre Saint-Jean et Cuba, mais ces vaisseaux devraient être aménagés de façon à ce que les pommes de terre ne courussent aucun danger. Cette nécessité provient que les cales des navires sont disposées de telle manière que lorsquelles

sont chargées de sacs de pommes de terre, ceux du fond sont écrasés par ceux qui sont au-dessus. Les aménagements entre les ponts devraient être tels que cet inconvénient n'existe pas.

J'ai fait faire des expéditions de pommes de terre, en 1920, par la marine marchande du Canada, mais, arrivé à Cuba, une partie de la cargaison était en pitoyable état, les pommes de terre du fond de la cale ayant été si écrasées par les autres qu'elles n'étaient plus vendables.

J'ai discuté cette affaire avec les fonctionnaires du département de la Marine, l'an dernier, et ils m'ont expliqué que s'ils ne pouvaient se rendre à nos désirs, c'est que les cargaisons de pommes de terre au port de Saint-Jean n'étaient pas assez considérables pour les transporter avec profit. Eh bien! la raison en est que nos pommes de terre étaient expédiées par voie de Boston où le service est meilleur qu'au port de Saint-Jean.

Le ministre des Travaux publics, à la suite de la résolution que j'ai présentée à la Chambre, a consenti à s'efforcer d'établir un service plus commode au port de Saint-Jean. Dès que ce résultat aura été obtenu, nous devrons avoir des moyens de transport convenables pour l'expédition de nos pommes de terre à Cuba, afin qu'elles puissent être déchargées dans ce pays à des prix plus modérés et sans être endommagées, ce qui permettra à nos cultivateurs de faire plus d'argent que maintenant.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami veut me communiquer des notes à ce sujet, c'est avec plaisir que je discuterai l'affaire avec les fonctionnaires de mon département.

M. IRVINE: J'avais l'impression que ces subventions ne concernaient que les paquebots-poste. N'est-ce pas vrai?

L'hon. M. ROBB: Non.

M. IRVINE: Je ne vois pas quel rapport il y a entre les dépêches et des pommes de terre?

L'hon. M. ROBB: Je dirai à mon honorable ami que nous avons fait avec ces diverses compagnies maritimes des arrangements en vertu desquels elles transportent le courrier gratis.

Une VOIX: Pas entièrement.

L'hon. M. ROBB: Il peut y avoir des exceptions, mais règle générale, lorsque ces navires font escale à des endroits ou les dépêches ne peuvent être delivées autrement, nous nous sommes entendus pour qu'ils les transportent gratis.

M. MARTELL: Le ministre a-t-il juridiction sur les tarifs de marchandises que demandent les bateaux qui sont subventionnés par le Gouvernement? Les cultivateurs de Hants m'ont fait maintes plaintes de ce que le Royal Mail Packet Company, qui fait le service entre Halifax et les Antilles, leur demandait des taux excessifs, particulièrement sur les pommes de terre et les navets.

L'hon. M. ROBB: Les taux doivent être soumis à l'approbation du ministre. Si mon honorable ami veut m'envoyer ces plaintes, je les discuterai avec la compagnie et m'assurerai que l'on ne demande que les taux convenus.

M. MARTELL: J'ai envoyé quelques plaintes au ministre hier, mais il continue toujours d'en arriver.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Miscou et les îles Shippegan et la terre ferme, $3,300.

M. HANSON: Cela semble être un nouveau crédit. Je ne m'y oppose pas du tout, car je crois que la population qui demeure sur ces îles a droit à beaucoup de considération. Ces îles, qui sont situées sur la baie des Chaleurs, sont plutôt isolées. Le ministre pourrait-il nous dire qui exploite ces bateaux à vapeur?

L'hon. M. ROBB: Comme je l'ai dit il y a quelques instants, j'ai renvoyé les détails au sous-ministre pour plus ample renseignement. Je ne pourrais donner une réponse maintenant, mais j'en donnerai une plus tard.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre pourrait-il nous renseigner au sujet des crédits nos 170 et 171?

L'hon. M. ROBB: Je le pourrais n'importe quand.

M. HANSON: Je ne m'y oppose pas.

(Le crédit est adopté.)

Service à vapeur entre Newcastle, Néguac et Escuminac, arrêts à tous les ports d'escale sur la rivière Miramichi et dans la baie de Miramichi, $5,000.

M. HANSON: Il y a une augmentation dans ce crédit. Ce service se fait sur la côte nord de la rivière Miramichi, en bas de Newcastle, loin de la ligne de chemin de fer, et je crois que ce subside est raisonnable. On pourrait nous expliquer cette augmentation plus tard. Je ne savais pas que le service fut défectueux, ou qu'il fut nécessaire de l'améliorer. Il nous faudrait donc quelque explication.

L'hon. M. ROBB: Le président de la compagnie, M. Snowball, je crois, est venu me soumettre le bilan de l'année écoulée et celui de l'année précédente, lesquels indiquent une perte, et il a dit qu'à moins d'une augmentation, il ne pourrait continuer. Il demandait plus que nous n'avons accordé. mais il a consenti de continuer quand même.

(Le crédit est adopté.)

Service à vapeur entre Mulgrave, Arichat et Petit-de-Grat, $10,000.

M. CALDWELL: Il y a trois services en dehors de Mulgrave. Cet argent va-t-il à une seule compagnie pour un seul service?

L'hon. M. FIELDING: Mulgrave est une gare maritime, et les vapeurs font le service entre cet endroit et les différents districts.

M. CALDWELL: Est-ce la même compagnie?

L'hon. M. ROBB: Non, un service différent.

(Le crédit est adopté.)

Service à vapeur entre Québec, Natashquan et Harrington, Bras d'or et les autres ports sur la côte nord du golfe Saint-Laurent, $85,000.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous désirerions quelque renseignement à ce sujet.

L'hon. M. ROBB: C'est une augmentation considérable. Ce service sera prolongé de 300 milles à l'est, desservant les ports canadiens, et ramenant aux ports canadiens le commerce qui s'en va maintenant à Terre-Neuve.

M. IRVINE: Emploie-t-on aucun navire de la marine marchande canadienne sur ce service?

L'hon. M. ROBB: Non.

L'hon. M. GUTHRIE: Quel service aurons-nous? Quels navires emploie-t-on? C'est une augmentation énorme, de $50,000 à $85,000.

L'hon. M. ROBB: Nous employons de nouveaux bateaux et étendons le service, ce qui ajoutera au service de l'année dernière, entre Harrington et les autres endroits.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre permet-il que ce crédit soit suspendu?

L'hon. M. ROBB: Oui.

(Le crédit est suspendu.)

[M. Hanson.]

Service à vapeur, durant l'hiver, entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, $2,000.

M. HANSON: Que dites-vous du service d'hiver à cet endroit?

L'hon. M. ROBB: C'est un nouveau service. Cette population est complètement isolée durant l'hiver, et il n'y a aucun moyen de lui faire parvenir le courrier.

M. HANSON: Comment se fera le service?

L'hon. M. ROBB: Les dépêches sont transportées, au moyen d'attelages de chiens, jusqu'à un certains point, et il y aura un service de bateau-passeur entre Sainte-Catherine et Tadousac.

L'hon. M. GUTHRIE: Que signifie "service à la vapeur durant l'hiver"?

L'hon. M. ROBB: Que le service ne se fera que durant l'hiver, quand on ne peut transporter les dépêches autrement. Durant la saison de la navigation, il y a un autre service.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Saint-Jean et St.-Andrews, N.B., avec arrêts aux ports intermédiaires, $4,000.

M. HANSON: On ne peut excuser ce service, en arguant qu'il sert au transport des dépêches. Le navire est un bateau local appartenant à une compagnie de Black Harbour et faisant la navigation entre Saint-Jean et St-Andrews. Je ne veux pas qu'on suppose que je condamne le crédit, mais je voudrais savoir pour quelle raison on accorde cette subvention, car ce bateau ne transporte pas un seul sac de dépêches.

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami désir que le crédit reste en suspens, nous le réserverons en vue d'obenir des renseignements plus complets.

M. HANSON: Ayons le renseignement plus tard, car je ne demanderais pas que le crédit restât en suspens.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Saint-Jean et Digby, $15,000.

M. HANSON: C'est un service du Pacifique-Canadien qui est fort achalandé. Le navire est un excellent bâtiment qui porte une foule de touristes durant l'été. Comment explique-t-on cette subvention qui semble élevée. Je ne sais aucune nécessité d'une augmentation pour ce service qui est établi depuis plusieurs années. Le bateau

transporte aussi une quantité considérable de marchandises.

L'hon. M. ROBB: Je permettrai que ce crédit reste en suspens, si mon honorable ami le désire. Autant que je me rappelle, il s'agit d'un service augmenté.

M. HANSON: Il y a maintenant un service quotidien. Le bateau de la compagnie fait-il deux voyages par jour?

L'hon. M. ROBB: Peut-être vaut-il mieux laisser le crédit en suspens jusqu'à ce que je possède le renseignement demandé.

(Le crédit reste en suspens.)

Service à la vapeur entre Saint-Stephens, Deer-Island et Campobello, $2,000.

M. HANSON: Ce service est très insuffisant; en réalité, ce n'est pas un service à la vapeur. Le bateau est mû par la gazoline. Il se peut qu'on ait demander que le service fut amélioré. Durant l'hiver, ce bateau n'est pas aménagé pour le transport des passagers.

L'hon. M. ROBB: On peut avoir demandé l'amélioration du service. De nombreuses requêtes ont été faites en vue de l'amélioration du service et de l'augmentation de la subvention. Nous nous proposons de procéder, cet été, à une inspection générale, et il y aura peut-être lieu de modifier les services, soit en les réduisant ou en y ajoutant, selon le cas.

M. CALDWELL: On pourrait très bien augmenter ce service.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Sydney et Whycocomagh, $7,000.

M. HANSON: On a presque doublé ce crédit. On devrait nous fournir quelque explication sur ce point.

L'hon. M. ROBB: Si j'ai bonne mémoire, ce navire n'accuserait que bien faible revenus depuis deux ans et la compagnie était sur le point de discontinuer complètement ce service, nécessaire aux habitants de cette région. Si on les en privait, ils ne pourraient plus transporter leurs produits aux marchés.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre consent-il à réserver ce crédit.

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. CALDWELL: Le ministre nous dit que la compagnie a menacé de discontinuer le service. Ce dernier est-il adjugé à l'entreprise? Le ministre a-t-il quelque garantie au sujet du maintien du service quand on accorde une subvenion?

L'hon. M. ROBB: On vote chaque année des crédits destinés à ces services et quelque fois nous donnons à ces compagnies des entreprises embrassant un certain nombre d'années. Mais lorsqu'elles nous représentent, chiffres en mains, qu'elles subissent de lourdes pertes, il en coûte souvent moins cher d'annuler la convention que de chercher à leur faire exécuter une entreprise, quand elles ne peuvent le faire.

M. CALDWELL: Je ne m'oppose pas à l'augmentation de la subvention, lorsque l'état de leurs recettes la justifient. Le Gouvernement a-t-il la garantie que le service continuera pendant une période déterminée? Quand on accorde une généreuse subvention, on ne doit pas se contenter d'un contrat d'un an.

L'hon. M. ROBB: Dans plusieurs cas on a cette garantie. Les exceptions sont peu nombreuses.

L'hon. M. GUTHRIE: Je demande que l'article soit réservé jusqu'à ce que nous ayons de plus amples renseignements.

L'hon. D. D. McKENZIE: Je suis en état de pouvoir fournir au comité tous les renseignements qu'il désire au sujet de ce service qui a bien cent ans d'existence. Le bateau est très vieux, mais la compagnie va avoir, cette année, un nouveau bateau en acier; c'est ce qui explique l'augmentation. Le nouveau bateau coûte environ $40,000, ce qui est beaucoup plus que l'autre ne coûtait. Pour l'ancien bateau, on donnait une subvention de $4,000. La distance entre Whycocomagh et Sydney est de 80 milles. Le bateau circule constamment, partant un jour et revenant le lendemain et ainsi de suite continuellement, avec de nombreux arrêts tout le long du lac du Bras d'Or. Il n'y a pas de chemin de fer de ce côté-là de l'île; c'est le bateau qui fait le service. Il y a beaucoup de quais sur le lac, et le bateau transporte dans les deux sens des voyageurs et des marchandises. On ne pourrait pas se passer de ce service.

L'hon. M. GUTHRIE: Le ministre a dit qu'il avait reçu de la compagnie des rapports indiquant un déficit. Ces rapports devraient être communiqués au comité afin que nous sachions à quoi nous en tenir. D'ici là, l'article peut être réservé.

L'hon. M. McKENZIE: Je ne vois pas pourquoi on réserverait cet article plutôt qu'un autre. L'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie) croit peut-être faire un beau coup en bloquant ce crédit, parce que le service se trouve dans ma cir-

conscription. Eh bien, nous resterons ici et nous attendrons le renseignement. La subvention a toujours été votée depuis vingt ans que je suis député, et on a jamais demandé de le réserver. On a aucune difficulté à se procurer les rapports en question, car j'étais présent lorsque le commandant du bateau et le président de la compagnie les ont remis au ministre. L'honorable député est libre de croire qu'il a rendu un grand service à son pays en bloquant cet article simplement par ce que le service se trouve dans ma circonscription; mais cela peut nous conduire loin.

L'hon. M. GUTHRIE: Mon honorable ami va un peu loin. Il dit que nous bloquons un article parce qu'il vise un service qui se trouve dans sa circonscription. Quand la demande a été faite, on ignorait probablement que la chose intéressait la circonscription de mon honorable ami. Je ne le savais certainement pas. Mais voici un crédit qu'on porte de $4,000 à $7,000. Le ministre prétend avoir des motifs qu'il nous communiquera. Nous demandons simplement que l'article soit réservé, sans chercher à savoir si cela intéresse ou non la circonscription de l'honorable solliciteur général. L'honorable ministre n'a pas besoin de se fâcher.

M. McKENZIE: Je ne suis pas fâché; je n'ai d'ailleurs aucune raison de l'être. Je ne pourrais l'être que si les protestations et les objections venaient d'un gentilhomme.

M. GARLAND (Bow-River): Le comité a le droit d'avoir ces renseignements; l'article doit être réservé.

L'hon. M. STEVENS: Tout s'est bien passé jusqu'ici. En effet sur une quarantaine d'articles, nous n'en avons retenu que quatre; il me semble que la demande est bien raisonnable.

L'hon. M. LAPOINTE: Le comité devient de mauvaise humeur.

L'hon. M. STEVENS: Nous n'avons pas fait cette demande dans l'intention de froisser mon honorable ami (M McKenzie) qui, dans tous les cas, ne s'en formalisera pas.

(Le crédit est réservé.)

Service de bateau à vapeur entre Sydney et les ports du lac Bras-d'Or et les ports des côtes occidentales et orientales du Cap-Breton, $14,000.

M. HANSON: Combien de services comprend cet article?

L'hon. M. ROBB: Il y en a plusieurs; ils se trouvent là où il n'y a pas de chemin de fer.

(Le crédit est adopté.)

[L'hon. M. Robb.]

Pour organiser une expédition canadienne en France, $50,000.

L'hon. M. STEVENS: Quels sont les détails?

L'hon. M. ROBB: L'an dernier, M. le sénateur Beaubien s'est entendu avec la France pour que, en considération du fait que nous avions transporté gratuitement les produits français exposés au Canada, la France transporterait à son tour gratuitement et donnerait certains autres avantages aux produits canadiens exposés chez elle. Pour profiter de cet arrangement, il serait bon de faire des démarches maintenant, alors que le même gouvernement est au pouvoir, en France, et avant qu'il oublie la chose. Nous avons l'intention d'envoyer en France une collection de spécimens agricoles et industriels.

L'hon. M. STEVENS: Je n'ai personnellement aucun désir de retarder le vote. En réalité, je l'approuve et je dis franchement que cela aidera, je crois, ceux que le marché français intéresse. Je suis d'avis que l'exposition du train canadien en France nous serait fort avantageuse. Nous devrions faire tout en notre possible pour encourager le commerce entre les deux pays et j'appuie ce vote de tout cœur. Je connais les détails du projet et je le favorise entièrement.

L'hon. M. GUTHRIE: Comment a-t-on calculé ce montant de $50,000?

L'hon. M. ROBB: C'est une simple estimation. Les négociations avec la France ont été faites par le sénateur Beaubien. Cela pourra exiger plus que $50,000, mais nous avons mis ce montant dans l'espoir de pouvoir nous faire aider par l'association des manufacturiers.

M. IRVINE: Il me semble que la France importe peu de produits agricoles d'aucun pays. Quelles sont ses importations agricoles du Canada?

L'hon. M. ROBB: Nous pouvons nous procurer ce renseignement, mais mon honorable ami est dans l'erreur, car la France a fait des achats considérables au Canada et nous espérons faire augmenter le chiffre de ses achats. Si la France achetait tous les produits que nous avons à vendre, il ne serait pas nécessaire d'y envoyer un train-exposition. C'est parce que nous voulons augmenter le commerce canadien sur ce marché, surtout celui de nos produits agricoles, que nous nous occupons de cela.

L'hon. M. STEVENS: Les produits agricoles ou les machines?

L'hon. M. ROBB: Les deux. J'espère que mon honorable ami ne s'oppose pas à ce que nous vendions des machines agricoles en France.

M. IRVINE: Je pose la question parce que je doute de ce marché.

L'hon. M. ROBB: Il est des hommes d'affaires canadiens qui ont une opinion différente de celle de mon honorable ami.

M. GARLAND (Bow-River): Le Gouvernement sera-t-il aidé par l'association des manufacturiers?

L'hon. M. ROBB: Nous espérons qu'elle fera sa part des frais. Nous prenons des arrangements pour avoir un train et un édifice convenable pour l'exposition des produits. Nous pourrons peut-être aussi faire des arrangements pour avoir là-bas une exposition permanente et ceux qui s'y intéressent peuvent faire leur part en envoyant des produits.

M. IRVINE: Il me semble étrange que nous établissions un tarif sur les marchandises françaises et que la France en ait un contre nous afin d'empêcher le commerce, puis que nous nous décidions à dépenser $50,000 pour augmenter le commerce.

L'hon. M. ROBB: Le gouvernement actuel ne désire pas exclure le commerce ou le décourager.

M. SHAW: Le ministre étudie-t-il un arrangement mutuel avec la France tendant à une réduction du tarif? Le montant de ce crédit serait peut-être mieux dépensé de cette manière?

L'hon. M. ROBB: Si mon honorable ami veut prendre patience, il est possible que nous puissions un jour le renseigner.

L'hon. M. GUTHRIE: J'ai compris que la France importait peu de produits agricoles, de fait, on m'a même dit que la loi française défendait leur importation. On me dit aussi que la France produit actuellement toutes les denrées agricoles dont elle a besoin. Cependant, j'ai compris qu'il y avait moyen de faire des affaires avec les produits manufacturés, et c'est probablement plutôt dans ce but que se fait l'exposition. Je ne m'oppose pas au vote, mais je suis curieux de savoir comment on s'est décidé pour ce montant de $50,000, si les exposants devront payer tant et si le Gouvernement payerait le reste, et aussi si on doit exposer des produits agricoles en même temps que des produits de nos manufactures.

L'hon. M. ROBB: Comme je l'ai déjà dit, on a décidé du montant par un simple estimé. Nous nous proposons d'avoir une exposition de nos produits agricoles et minéraux et de nos articles manufacturés; en un mot, de tout ce que le Canada produit et que nous croyons susceptible d'être vendu en France. Mes honorables amis ne doivent pas oublier que la France est un des grands pays d'excursion du monde et par conséquent les produits canadiens seront vus par des autres nations.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. MACKENZIE KING propose de lever la séance.

L'hon. M. GUTHRIE: Puis-je demander à mon honorable ami s'il a songé aux séances du samedi? Plusieurs députés des deux côtés de la Chambre ont discuté la chose ces jours derniers, et, personnellement, je crois que le moment est venu d'en causer. Je voudrais savoir aussi quel sera le programme de lundi.

L'hon. MACKENZIE KING: Les remarques de mon honorable ami me font supposer qu'il espère que le Gouvernement fera tout son possible pour expédier la besogne afin de terminer la session dans le plus court délai. Le Gouvernement en tient certainement compte. La semaine prochaine la Chambre ne siégera ni le mercredi ni le jeudi. Il y a deux ou trois jours, un député a suggéré d'inaugurer les séances du samedi, mais les opinions semblaient très partagées à ce moment-là, et on ne paraissait pas d'avis de siéger samedi prochain. Le Gouvernement sera très heureux d'avoir une séance le samedi si l'idée est approuvée par la Chambre.

L'hon. M. GUTHRIE: La Chambre ne siégera-t-elle pas vendredi prochain?

L'hon. MACKENZIE KING: Oui, et si d'ici à mardi on semble désirer une séance le samedi, je suis sûr que le Gouvernement sera très heureux de se rendre au désir des députés. Après le mercredi qui suivra, nous reprendrons les séances du soir. Si les députés se déclarent en faveur des séances du samedi, nous serons très heureux d'en considérer l'opportunité.

M. HANSON: J'espère que le Gouvernement ne convoquera pas une séance pour samedi prochain. Après cette date, je n'aurai aucune objection.

L'hon. MACKENZIE KING: Nous serons tout prêts à siéger samedi prochain, si on s'entend pour le faire.

M. GARLAND (Bow-River): Devons-nous comprendre qu'on n'abandonnera pas la coutume établie par le Gouvernement au commencement de la session de lever la séance à onze heures.

L'hon. MACKENZIE KING: Oh, non, je ne pense pas qu'on l'abandonne. Si les députés se montrent disposés à ne pas faire de trop longs discours sur les questions qu'il reste à discuter, je ne vois pas pourquoi nous ne lèverions pas la séance à 11 heures comme d'habitude; mais si pour une raison quelconque il y a une tendance à trop retarder la besogne, le Gouvernement sera probablement en doit de prolonger les séances un peu plus tard que onze heures, afin que les journées soient bien remplies. Chaque fois qu'on pourra raisonnablement finir à onze heures, on le fera.

M. GARLAND (Bow-River): Si je demande cela, c'est parce que plusieurs députés s'en vont à onze heures, étant sous l'impression que la séance va être levée; mais dernièrement les séances ont duré jusqu'à minuit et même plus tard.

(La séance est levée à minuit moins cinq minutes.)

INDEX

1922

Accise:
Alcool, 1223
Crédits (traitements), 766
Fonctionnaires, 1792, 2376
Taxe sur les ventes, 373

Affaires extérieures:
Conférence ouvrière, 3619
Crédits (agence de Paris), 2044
Crédits (appointements et dépenses), 409
Crédits (Londres), 3555
Crédits (Société des Nations), 3009
Crédit à la Roumanie et à la Grèce, 1415
Crédits (traitements), 3526
Croiseurs armés (rivière Détroit), 2234
Droits des Canadiens au Japon, 2229
Haut Commissaire (traitements), 411
Haut Commissaire à Londres, 1478
Hongrie et Turquie (traité), 3376
Réparations allemandes, 372
Réciprocité avec l'Australie, 2820
Traités de paix, 3508

Affaires navales. *Voir* Service naval

Agriculture:
Commerce des grains (rapport), 871
Commissaire, 609
Commissaire des fruits, 2477
Commission des blés, 375, 471, 947, 2327
Crédits (bétail), 1026, 1736
Crédits (entrepôts frigorifiques), 823
Crédits (fruits), 976
Crédits (insectes), 3538
Crédits (stations agronomiques), 799
Crédits (traitements et dépenses), 587, 646
Crédits (traitements), 3522
Elevage, 607
Engrais, 3061
Engrais chimiques, 3212
Epizooties (loi), 1294, 2121, 2752, 2823, 3380
Exposition (subvention), 1950
Inspection d'œufs, 730
Lait et crème falsifiés, 971
Margarine, 1522, 1794, 1921, 3059, 3443, 3505
Pièces de machines aratoires, 2425
Plantes-racines potagères, 2761, 2990, 3159, 3212, 3384, 3504
Rapport du comité, 730, 781

Alcool (achat), 1415

Allan, (Sir Montague), 878

Aluminium Electric Co., 731

Aluminium Co. of America, 1390

Anderson (Robert King) (Halton):
Arrêtés en Conseil, 942
Avance de l'heure, 962
Budget, 2384
Crédits (Rét. Civil des Soldats), 1292
Crédits (Santé publique), 2040
Crédits (Sec. d'Etat), 1690
Crédits (Travaux publics), 1251, 1270
Pénitenciers (loi), 794
Tiges d'acier, 1792
Voirie, 1074

Andrews (J. A.), 1078, 2060

Archambault (Joseph) (Chambly-Verchères):
Agent (L') en chef du trafic de la Com. des ch. de fer, 1391
Chef de la division du Trafic, 2477
Comité des lois, 2007
Commission du port de Montréal, 1301
Crédits (Justice), 1286
Crédits (Service Naval), 1917
Immigration et Code criminel (lois), 3174, 3298
Marine commerciale, 2656
Narcotiques, 1301, 1392
Naturalisation (loi 1914), 1071
Pont de l'ile Perrot, 1392
Pont Victoria, 1392
Port de Saint-Jean, 1415
Pratt contre Delphine, 299
Réclamations de guerre, 1300
Service militaire (1917), 644
Succession de M. Hardwell, 2235
Trent (Canal), 1390
Welland (Canal), 1391

Archives:
Crédits, 705, 1690, 2044

Armée du "Général" Macdonald, 2277

Armements (Limitation des), 791, 3175
Armoiries du Canada, 3619

Arthurs (James) (Parry-Sound):
"Aurora", "Patriot" et "Patricia", 2057
Baux de terres, 3493
Canadian Transit Co., 1789
Chemins de fer (loi), 3613
Crédits (milice), 1145, 2005
Gratification (soldats), 427
Pensions militaires, 3458
Poste rurale, 3170
Question du règlement, 559
Rapport annuel des ch. de fer Nationaux, 925
Recettes postales, 946
Rétablissement civil des soldats (crédit), 400
Traitements (Travail), 566
Vétérans ambulants, 3171

Assiniboine (Débordement), 1859

Assurances:
Crédits (incendies), 798
Crédits (traitements), 796
Modification de la loi, 1220, 1478, 3160

Auditeur général:
Rapport, 1476
Crédits (traitements), 797, 3522
Rapport, 422

Avance de l'heure, 370, 950, 1293, 1326

Baker (Feu le lieut.-colonel), monument, 1947, 2121

Baldwin (Willis Keith) (Stanstead):
Budget, 2271
Discours du Trône, 58
Margarine, 1850

Bancroft (Leland Payson) (Selkirk):
Crédits (Marine), 1511
Crédits (Travaux publics), 2023
Pensions militaires, 3481

Baxter (Hon. John B. M.) (Saint-Jean, ville-comté et Albert):
Appointements (Travail), 493
Avance de l'heure, 964
Baux de terres, 3485
Biens en déchéance (loi), 2844
Budget, 2361
Code criminel (loi), 2850, 2991, 3235
Cotre (Le) "Hudson", 3616
Crédits (Agriculture), 820
Crédits (Chambre), 3556
Crédits (Chemins de fer), 1984, 3057
Crédits (Douane), 773
Crédits (Intérieur), 2184

Baxter (L'hon. John B. M.) (Saint-Jean, ville, comté et Albert — *Suite*
Crédits (Milice), 1157, 2113
Crédits (Pêcheries), 2186
Crédits (Travaux publics), 1775, 2010
Dauphinée, Charles, 1920
Défense Nationale, 739, 2827
Discours du Trône, 97
Elections (loi), 2827
Electorat des femmes, 490
Etablissement agricole des soldats, 3427
Fait personnel, 3510, 3623
Fonctions ministérielles, 1125
Gendarmerie à cheval, 846
Loi des juges (Modification), 545
Menus des chemins de fer, 1949
Monuments (lieux historiques), 468
Nomination d'un juge, 424
Opium (loi), 3039
Pêcheries (loi), 2835
Pénitenciers (loi), 793
Pensions militaires, 3459
Port de Saint-Jean, 854
Quais, 2325
Revenus de guerre, 3271
Savoy (Clovis), 3381
Tarif britannique, 492
Tarif de faveur britannique, 716
Tarifs de transport, 3594
Tempérance (loi), 3025
Traitements (Intérieur), 452

Beaubien (Arthur-Lucien) (Provencher):
Crédits (boy scouts) (finances), 778
Crédits (Ch. de fer et Canaux), 1726
Crédits (Immigration), 3079
Crédits (Travaux publics), 1271
Discours du Trône, 277

Béland (Hon. Henri-S.) (Beauce):
Assiniboine (Crue des eaux de l'), 3510
Assurance des soldats, 3406, 3455
Comité (mutation), 596
Commerce des narcotiques, 1301
Commission des pensions, 3012, 3059
Commission du rétablissement des soldats, 1675
Crédits (Rétablissement civil des soldats), 1291, 1353, 3541
Crédits (Santé publique), 780, 2035
Croix-Rouge, 3169
Docteur B.-A. Leblanc, 1791
Enfants d'anciens combattants, 2657
Essence d'érable, 1792
Fonds patriotique, 3497
Gratifications (soldats), 439
Maladies vénériennes, 943
Ministre du rétablissement des soldats, 3620
Narcotiques, 1392
Opium (loi), 1076, 1859, 2842, 3032

Béland (L'hon. Henri-S.) (Beauce) — *Suite*
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1319
Pensionnés en Nouvelle-Ecosse, 616
Pensions militaires, 3420, 3458
Rétablissement civil de soldats, 383, 495, 3373 3615, 3627
Traitements (Intérieur), 455
Traitements (Travail), 550

Bertrand (E.), 944

Binette (Joseph) (Prescott):
Fonds d'élections, 1523
Quai de l'Orignal, 1223

Bird (Thomas William) (Nelson):
Budget, 2722
Crédits (Ch. de fer), 2803
Gendarmerie à cheval, 844
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 525
Traitements (Travail), 553

Bernie (Alexandre), 1948

Black, George (Yukon):
Biens (des étrangers), 1923
Comptabilité de la Chambre, 2603
Crédits (Chambre et Sénat), 2820
Crédits (Justice), 1287
Crédits (Intérieur), 1703
Crédits (Postes), 2819
Crédits (radiotélégraphie), 1767
Division des lois de la Chambre, 2325
Fonds patriotique, 3501
Gendarmerie à cheval, 843
Immigration asiatique, 1535
Liste du personnel administratif, 730
Macpherson (Duncan), 2822
Pensions militaires, 3481
Rétablissement civil des soldats, 3351
Tempérance (loi), 3023

Black (William) (Huron-Sud):
Budget, 2468
Crédits (Travaux publics), 2018

Bland (C. H.), 1791, 1922

Boivin (George Henry) (Shefford):
Crédits (Agriculture), 1015
Crédits (Ch. de fer) (Canaux), 1712
Crédits (Service législatif), 1735
Débats (rapport), 1140, 3376
Pensions de guerre, 3279

Boon (W. R.), 731

Boucher (Aimé) (Yamaska):
Chantiers à Sorel, 1072
Crédits (Service Naval), 2098

Bourassa (Joseph Boutin) (Lévis), 2602
Gardiens de phares, 2603

Bowen (Fred. W.) (Durham):
Campbell (W. E.), 944

Boys (William Alves) (Simcoe-Sud):
Affaires extérieures (appointements et dépenses), 409
Armée de Riley, 3381
Crédits (Commission du Service Civil), 3101
Crédits (Intérieur), 2152
Crédits (Service Naval), 2087
Crédits (Travaux publics), 697, 1277, 1781, 2021
Défense Nationale, 679
Explication d'un scrutin, 1477
Grand-Tronc (employés), 1396
Grand-Tronc (grève de 1910), 870
Pénitenciers (loi), 795
Rétablissement Civil des soldats (crédit), 386
Service Naval (salaires), 419
Travaux de la Chambre, 2658

Brethen (George Arthur) (Peterborough-Est):
Crédits (Agriculture), 649, 1009, 1036
Crédits (Douane), 768
Laine et lainages, 3153, 3250
Margarine, 3449
Revenus de guerre, 3295
British Empire Steel Corporation, 1076

Bristol (Hon. Edmund) (Toronto-Centre):
Budget, 2426
Crédits (Canaux), 2767, 2769

Brown (John L.) (Lisgar):
Automobiles, 3618
Canalisation du Saint-Laurent, 1217
Canaux (trafic), 707
Commission des blés, 3198
Crédits (Agriculture), 813
Crédits (Canaux), 2783
Crédits (Douane), 770, 1692
Crédits (Intérieur), 2154
Crédits (Marine), 3530
Crédits (Milice), 586
Crédits (Rét. Civil des Soldats), 135
Crédits (Service Naval), 1769, 2088
Crédits (Travail), 567
Crédits (Travaux Publics), 699
Discours du Trône, 329
Fonds patriotique, 3502
Gendarmerie à cheval, 845
Gratification (soldats), 447
Laine et lainages, 3250
Margarine, 1821

Brown (John L.) (Lisgar) — *Suite*
Opium (loi), 3037
Réserve indienne de Saint-Pierre, 470
Rétablissement civil des soldats, 3359
Service Naval (salaires), 421
Tarif de faveur britannique, 724
Viandes et conserves, 3067

Brotherton (W. P.), 2234

Bureau (L'hon. Jacques) (ministre des Douanes et de l'Accise):
Acier, 1950
Agriculture (rapport), 749
Andrews (Alfred J.), 1079
Automobiles, 1649
Canalisation du Saint-Laurent, 1345
Commerce du Dominion, 1650
Crédits (Commission du Service Civil), 3097
Crédits (Douane), 766, 1691
Drawbacks, 834, 1077
Défense Nationale, 2825
Elections (loi), 2827
Entrepôts, 1221
Fonctionnaires de l'Accise, 1792
Importations et exportations, 1390
Importations et exportations (1911 à 1922), 1678
Importations de beurre, 614, 615
Importations de bœuf, 610
Importations de liqueurs, 834
Importations de margarine, 614
Importations de mouton, 611
Importations de pommes, 612
Importations de porc, 612
Jour de l'empire et Ascension, 1787
Marchandises anglaises, 974
Margarine, 1521
Margarine (ingrédients), 707, 731
Œufs importés, 613
Perception (douanes et accise), 607
Port de Québec, 1484
Revenu des douanes, 615
Revenu (des importations), 833
Revenus de guerre, 3431
Service militaire (1917), 643
Tarif de faveur britannique, 373
Taxe sur les ventes, 373, 1222
Tiges d'acier, 1792

Burstall (Général), 1221

Cahill (Frank S.) (Pontiac):
Canalisation du Saint-Laurent, 1218
Chemins de fer et Canaux (comité), 1593
Crédits (Affaires navales), 1911
Pacifique-Canadien, 1878
Vancouver-Fraser Valley and Southern, 803

Caldwell (Thomas W.) (Victoria-Carleton) (N.-B.):
Assiniboine (Crue des eaux de l'), 3510
Budget, 2678
Commission de l'Air, 2839
Commission des pensions, 3014
Commisson du port de Québec, 3215
Crédits (Agriculture), 802, 1003, 1031
Crédits (Commerce), 2046, 2049, 3525
Crédits (Douane), 774
Crédits (Finances), 2043
Crédits (immigration), 762
Crédits (Indiens), 1225, 1235
Crédits (Intérieur), 1057, 1058, 2152
Crédits (Marine), 3526
Crédits (Pêcheries), 2187
Crédits (Rét. Civil des soldats), 1292, 1356
Crédits (Santé), 780
Crédits (Service Naval), 2061
Crédits (Travaux publics), 755, 1251
Défense Nationale, 745
Dominion Iron and Steel Co., 707
Drawbacks, 1077
Elections (loi), 2829, 2830
Engrais chimiques, 3212
Epizooties (loi), 2752
Etablissement agricole des soldats, 3426
Fait personnel, 3620, 3622
Laine et lainages, 3147, 3148, 3149
Oléomargarine et engrais, 3059
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 862
Pêcheries (loi), 2836
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1324
Pensions militaires, 3463
Pénitenciers (loi), 793,
Plantes-racines potagères, 2762, 3387, 3504
Port de Québec, 1483
Port de Saint-Jean, 849
Rétablissement civil des soldats, 3342
Revenus de guerre, 3372
Saint-Jean et Québec, 1305
Tarif douanier, 3143
Traitements et dépenses (agriculture), 590

Cameron (Alex.), 607

Campbell (W. E.), 944

Campbell (Milton N.) (Mackenzie):
Budget, 2747
Crédits (Agriculture), 810
Crédits (Commerce), 1375
Crédits (Douane), 766, 769
Crédits (Immigration), 761
Crédits (Indiens), 1234
Crédits (Intérieur), 1046, 2164
Crédits (Milice), 1146
Crédits (Rétablissement des soldats), 3542

Campbell (Milton N.) (Mackenzie) — *Suite*
Crédits (Secrétaire d'Etat), 1689
Crédits (Travaux publics), 695
Discours du Trône, 353
Laine et lainages, 3150
Réserves indiennes (Saskatchewan), 609

Canadian Transit Co., 1764, 1788

Canalisation du Saint-Laurent, 374, 791, 1326, 1411, 2228, 2277, 2377, 2602

Canaux:
Crédits (Welland), 2765
Trafic, 707
Trent, 1390
Welland, 822, 943, 1391, 3618

Cannon (Lucien) (Dorchester):
Baux de terre, 3633
Budget, 2926
Crédits (Chemins de fer), 1945, 1956
Crédits (Justice), 1289
Crédits (Milice), 2105
Crédits (Service Naval), 1905
Crédits (Service Naval), 2100
Crédits (Travaux publics), 1281
Margarine, 1852
Question de règlement, 3371

Carmichael (Archibald M.) (Kindersley):
Crédits (Agriculture), 805
Crédits (Commerce), 2852
Crédits (Finances), 757
Crédits (Justice), 1686
Crédits (Milice), 1186
Crédits (Travaux publics), 1264, 2031
Discours du Trône, 155
Impôts de guerre, 3503
Pacifique-Canadien (loi), 1622

Carroll William F.) (Cap-Breton-Sud-et-Richmond):
Assurance des soldats, 3457
Avance de l'heure, 965
Canadian Transit Co., 1789
Chômage, 1086
Crédits (Agriculture), 824, 976
Crédits (Indiens), 1225
Crédits (Travaux publics), 1775, 2009
Défense Nationale, 745
Electorat des femmes, 481
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 498
Margarine, 1818
Opium (loi), 3042
Pensions militaires, 3460
Rétablissement Civil des soldats, 3334
Traitements (Travail), 567

Carruthers (John) (Algoma-Est):
Crédits (Commission du Service Civil), 3104
Crédits (Travaux publics), 2021

Carte électorale (remaniement), 736, 1737, 3626

Carty (Capitaine), 1071

Casgrain (Pierre F.) (Charlevoix-Montmorency):
Armements, 371
Avance de l'heure, 964
Budget, 2688
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1718
Crédits (Commerce); 3053
Crédits (Postes), 3522
Esquimalt-Nanaïmo, 1369
Service militaire (1917), 644
Surintendant des phares, 2603

Chambre:
Acoustique, 3629
Comptabilité, 2602
Crédits (Sous-directeur des élections), 3556
Division des lois, 2325
Documents, 1295
Jour de l'empire et Ascension, 1924
Personnel, 1348, 3239
Question de règlement, 558
Séances du lundi et mercredi, 1475
Séances du mercredi, 48, 2190
Séances du samedi, 2051, 2478
Sténographes et messagers, 1390
Travaux, 9, 2657, 3014, 3121, 3168, 3382
Vacances de Pâques, 544

Chambre et Sénat (loi), 750, 791

Chambre et Sénat (crédit), 2820

Chaplin (James Dew) (Lincoln):
Arrêtés en Conseil, 941
Budget, 2635
Canadian Transit Co., 1789
Ch. de fer Hamilton-Queenstown, 469
Conseil privé (crédit), 408
Crédits (Agriculture), 652
Crédits (Canaux), 2771
Crédits (Finances), 757
Crédits (Intérieur), 1044, 1702
Crédits (Milice), 1997, 2105
Crédits (Mines), 1248
Crédits (Travail), 1990
Crédits (Travaux publics), 698, 1249, 2011, 2023
Rétablissement Civil des soldats (crédit), 384
Revenus de guerre, 3273
Service Naval (salaires), 417
St-Thomas-Niagara-Falls, 943
Traitements (Intérieur), 452

Charters (Samuel) (Peel):
Budget, 2580

Chemins de fer:
Agent (L') en chef du trafic de la Com. des ch. de fer, 1391
Assemblée de Toronto, 2604
Banlieue de Toronto, 2477
Barrage de Nassau, 2477
Bilan du Grand-Tronc, 1952
Brockville et Westport, 707
Buffets du réseau national, 2056
Caraquet and Gulf Shore, 1519
Charbon (importation), 934
Charbon pour les ch. de fer nationaux, 2233
Chef de la division du Trafic, 2477
Chemins de fer en 1877, 1877
Ch. de fer Nationaux, 610
Ch. de fer Nationaux (wagons), 1222
Commission, 3509
Conseil d'administration, 2876
Convention tarifaire (Nid-de-Corbeau), 1417, 1517
Coulage de chargements, 1949
Crédits, 1952, 3536
Crédits (Baie d'Hudson), 1988
Crédits (Commission), 2791
Eau fournie aux ch. de fer Nationaux, 2233
Electrification (projet), 629
Employés du Grand-Tronc, 2060
Esquimalt-Nanaïmo, 1165, 1367, 1618
Exploitation, 607
Finances, 470
Finances du Grand-Tronc et G.-T.-Pacifique, 2055
Fonds de pension, 945
Frais de transport, 1737
Fusion des Ch. de fer Nationaux, 2605
Grand-Tronc (charbon), 606
Grand-Tronc (employés), 1396
Grand-Tronc (traitements), 732
Hamilton-Queenstown, 469
Hanna et Mitchell (traitements), 470
Installations terminales d'Halifax, 361
Kamloops-Kelowna, 944
Loi, 826, 1474, 3606
Menus des ch. de fer, 1949
National-Canadien (assurances), 470
National-Canadien (traverses), 1676
Nord-Canadien, 365, 1519
Ottawa-Kingston, 1923
Ottawa à Prescott, 2057
Pacifique-Canadien (loi), 1622, 1873
Pont de l'île Perrot, 1392
Pont Victoria, 1392
Quebec-Oriental-Atlantic et Quebec-Western, 624
Rapport annuel des Ch. de fer Nationaux, 879
Réseau de l'Etat (préposé aux expropriations), 1649

Chemins de fer —*Suite.*
Saint-Jean-Québec, 1305, 1792
St-Thomas-Niagara-Falls, 943
Salaires, 405
Succession de M. Hardwell, 2235
Tarifs, 1223
Tarif de fret, 941
Tarif du Nid-de-Corbeau, 2378
Tarif de transport, 3566
Tarifs des voyageurs, 934
Tarifs (réclame) 1390
Transport des grains, 1416
Traverses des Ch. de fer Nationaux, 2230
Usines à locomotives, 707
Vancouver-Fraser Valley and Southern, 803
Wagons d'acier, 2234
Wagons-restaurants, 2058

Chemins de fer et Canaux:
Crédits (dépenses), 1704, 1924
Crédits (traitements), 1142
Crédits (prêt à la Marine Marchande), 3054

Chevrier (Edgar Rodolphe Eugène) (Ottawa):
Crédits (Commission du Service Civil), 3082
Crédits (Service Civil), 3549
Crédits (Travaux publics), 696
Rétablissement Civil des soldats, 3355

Chisholm (Alexander W.) (Inverness):
Correspondance (Inverness Railway & Coal), 371
Crédits (Travaux publics), 1784

Chômage, 1079, 3509

Church (Thomas Langton) (Toronto-Nord):
Annulation d'une loi d'Ontario, 3010
Armée du "général" Macdonald, 2277
Assurance des soldats, 3408
Avance de l'heure, 954
Banque des Marchands, 364, 2326, 3621
Budget, 2411
Camp d'instruction (milice), 1297
Canadian Exporter, 1220
Canalisation du St-Laurent, 1192, 2377
Canal Welland, 833, 943
Chemins de fer (loi), 1474, 3612
Cherté du charbon, 2058
Code Criminel (loi), 2991
Combustible, 1792
Commission provinciale, 3618
Conseil d'administration des Ch. de fer Nationaux, 2876
Crédits (Ch. de fer et Canaux), 1705

Church (Thomas Langton) (Toronto-Nord) —*Suite*
Crédits (Ch. de fer), 3056
Crédits (Commerce), 2996
Crédits (Finances), 776
Crédits (Justice), 1288
Crédits (Milice), 1154, 1186, 1628, 1991, 2112
Crédits (Mines), 1248
Crédits (Service Naval), 1913, 2061
Crédits (Travaux publics), 1249
Croiseurs armés (rivière Détroit), 2234
Défense Nationale, 746
Détenus, 3379
Discours du Trône, 115
Electorat des femmes, 467
Elévateurs, 3170
Enquête sur les trusts, 1920
Fonctions ministérielles, 1133
Fonds de retraite et impôt sur le revenu, 945
Haney (M. J.), 1389
Hueston (capitaine), 3012
Juges et Commissions, 364
Lac des Bois, 2988
Le Lambton, 3382
Loi des juges (Modification), 545
Marine Canadienne, 3174
Marine commerciale, 3379
Milice (dépenses), 1297
Pénitenciers, 1971
Pensions de vieillesse, 1389
Pensions militaires, 3421, 3460
Port de Québec, 1481
Premier contingent canadien, 1390
Recettes (Douanes), 469
Régiment du Prince de Galles, 1075
Rétablissement civil des soldats, 3327
Ritchie (Hugh), 3378
Séances du lundi et mercredi, 1476
Service des postes, 365
Stations de sauvetage, 365
Subvention fédérale à Ontario, 2235
Tarifs de transport, 3578
Traitement et dépenses (Travail), 462

Clark (John Arthur): Burrard):
Assurance des soldats, 3418
Biens des étrangers, 3619, 3624
Crédits (Milice), 3541
Crédits (Service Naval), 2080
Crédits (Travaux publics), 3560
Défense Nationale, 681, 748, 1348
Fisher et Oughton, 1790
Immigration asiatique, 1537
Impôt sur le revenu, 1073
Lovering (Docteur), 1221
Pensions militaires, 3461
Port de Québec, 1499
Rétablissement Civil des soldats, 3345
Revenu (des importations), 833

Code Criminel:
Loi, 361, 827, 871, 1071, 1409, 1518, 1858, 2848, 2991, 3120, 3230, 3298, 3619

Combustible, 1792

Comités:
Agriculture et Colonisation, 321
Agriculture (rapport), 1948
Agriculture (sénateur McCoig), 1919
Banques et Commerce, 321
Bibliothèque, 322
Bibliothèque et restaurant, 209
Bills d'intérêt privé, 320
Chemins de fer et Canaux, 1593
Ch. de fer, Canaux et lignes télégraphiques, 320
Comptes publics, 321, 1474
Compte rendu des Débats, 322
Débats (rapport), 1140, 3376
Elections (mutation), 596
Forêt, voies fluviales et forces hydrauliques, 322
Impressions, 321
Lois, 2007
Marine et Pêcheries, 322
Mines et minéraux, 322
Monument Baker, 3508
Mutations, 496, 544, 878, 1413
Ordres permanents, 321
Parlementaires (composition), 320
Pensions (mutation), 596
Pouvoirs, 323
Privilèges et élections, 320
Restaurant, 322
Rétablissement Civil des soldats, 495
Sélection, 8

Commerce:
Commissions, 2603
Commerce du grain (jugement), 1788
Commission des blés, 471, 947, 2325, 3397
Crédits, 702
Crédits (Antilles), 3045
Crédits (Commission), 1732
Crédits (élévateurs), 2996
Crédits (expédition canadienne en France), 2050
Crédits (loi des grains), 2852
Crédits (prime sur le lin), 1375
Crédits (recherches industrielles et scientifiques), 1386
Crédits (service à la vapeur de Vancouver), 2046
Crédits (service à la vapeur), 2049
Crédits (subventions), 3523
Crédits (subventions aux paquebots), 2045
Elévateurs, 610, 1220, 3170
Elévateurs (surplus), 1416

Commerce — *Suite*
Enquête sur les grains, 49, 708, 1190
Enquête sur le lait, 829
Lignes de navigation (subvention), 615
Mexique, 606
Primes à l'acier, 3377
Population classée du Canada, 1648
Service du cabotage, 3170
Service des Antilles, 2377

Commission:
Commission de l'Aéronautique, 363
Commission des achats. Crédits (appointements), 2043
Commission des blés, 3192, 3559
Commission du lac des Bois, 2044, 2988
Commission des pensions, 3059
Commission du port de Montréal, 601
Commission Régie interne, 8
Commission du Service civil, 362
Commission du Service civil. Crédits (appointements), 3082

Conférences:
Armements, 376, 791
Baux de terre, 3630
Cannes et Gênes, 828
Concessions de terres, 3630
Crédits (Gênes), 1733
Gênes, 872, 1477
Impériale, 5, 2821
Limitation des armements, 9, 596
Premiers ministres, 9, 1077, 2061
Tempérance, 3630

Con-Rein, 1397
Conseil privé:
Arrêtés, 941

Coote (George Gibson) (Macleod):
Automobiles, 1649
Banques, 1191
Banques autorisées, 1919
Billets du Dominion, 3171
Budget, 2742
Bureau de poste de Macleod, 2822
Code Criminel (loi), 2851
Commerce du Dominion, 1650
Commission de vente du blé, 3200
Commission du Commerce, 2603
Crédits (Agriculture), 659, 977, 3538
Crédits (Chemins de fer), 2791
Crédits (Commerce), 1384
Crédit (Commission du Service Civil), 3120
Crédits (Finances), 3558
Crédits (Immigration), 3082
Crédits (Indiens), 1229
Crédits (Intérieur), 1059, 2180
Crédits (Justice), 1291
Enquête sur le tarif, 2236

Coote (George Gibson) (Macleod) — *Suite*
Gendarmerie à cheval, 2604
Immigration italienne, 2190
Indiens du sang, 2987
Primes à l'acier, 3377
Revenus de guerre, 3276, 3437
Sans-travail (Les), 3379
Tarifs (réclame), 1390
Tarif douanier, 3140, 3257

Copp (Hon. A. B.) (Secrétaire d'Etat):
Appareils de sauvetage, 1296
Appointements (Travail), 493
Arsenal de la Rivière-du-Loup, 1190
Biens des étrangers, 1923, 3619, 3624
Bland (C. H.), 1922
Bureaux de poste, 830
Canadian-Freighter, 971
Caraquet and Gulf Shore, 1519
Cartes topographiques, 1648
Carty (Capitaine), 1071
Classement des fonctionnaires, 1949
Commission du Service Civil, 362, 832, 878, 942
Conférence du travail, 829
Crédits (Archives), 705, 1690
Crédit (Chambre et Sénat), 2821
Crédits (Ch. de fer et Canaux), 1726
Crédits (Secrétariat de l'Etat), 704, 1688, 2043, 2995, 3516
Crédits (Travaux publics), 2010
Dépenses et population du Yukon, 2476
Division de l'Architecte, 972
Division des lois de la Chambre, 2325
Drapeaux, 599
Edifice Dennis, 3378
Fisher et Oughton, 1790
Femmes mariées employées aux postes, 1675
Foran (John J.), 2234
Graham (Mlle Nora), 599
Haney (M. J.), 1389
Huile (Colombie-Anglaise), 732
Immigration d'anciens soldats, 3170
Impôt sur le revenu, 3121
Lamontagne (Ernest), 830
Liste du Service Civil, 730
Lusitania (réclamation), 3617
Macpherson (Duncan), 2822
Monuments (lieux historiques), 468
Mulvey (Thomas), 3380
Naturalisation (loi), 3454
O'Connor (W. F.), 2055
Pension de vieillesse, 1389
Port de Saint-Jean, 1415
Provinces en 1877,
Quai de l'Orignal, 1223
Recettes (Douanes), 469
Rectification, 1738

Copp (L'hon. A. B.) (Secrétaire d'Etat) — *Suite*
Réparations allemandes, 372
Retraites des fonctionnaires, 1679, 3043, 3166
Ritchie (Hugh), 3379
Secrétaire de la Commission du Service Civil, 831
Service Civil (classement), 1297
Veit et Bland, 1791

Crerar (Hon. T. A.) (Marquette):
Ajournement de Pâques, 826
Armements (Limitation des), 3184
Budget, 2478
Carte électorale (remaniement), 1738
Chemins de fer (loi), 3613
Commission d'enquête sur les grains, 49
Commission des blés, 375, 3402
Conférences de Cannes et Gênes, 828
Conférence de Gênes, 1477
Crédits (Affaires navales) salaires, 418
Crédits (Agriculture), 587, 648, 825
Crédits (Archives), 1690
Crédits (Canaux), 2768
Crédits (Ch. de fer et Canaux), 1706, 1925, 3054
Crédits (Commerce), 2996, 3050
Crédits (Com. du Service Civil), 3096
Crédits (Conférence de Gênes), 1733
Crédits (Douanes), 766, 768, 1693
Crédits (Finances), 1691
Crédits (Intérieur), 454, 2175
Crédits (Justice), 1686
Crédits (Marine), 1694
Crédits (Milice), 415, 1609
Crédits (Secrétariat d'Etat), 1688
Crédits (Service Naval), 2101
Crédits (Travail), 457, 578
Défense Nationale, 670, 743
Deuil de l'Orateur, 495
Discours du Trône, 49
Fait personnel, 2656
Gendarmerie à cheval, 840
Grains (Trafic des) jugement, 1951
Gratification (soldats), 442
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 541
Immigration asiatique, 1584
Immigration (loi), 1408
Jour de l'empire et Ascension, 1924
Margarine, 1839, 3447
Présidence de la Chambre, 4
Rapport (Agriculture), 784
Règlement (amendement au budget), 2541
Représentation proportionnelle, 1669
Rétablissement civil des soldats (crédit), 395
Revenus de guerre, 3441

Crerar (L'hon. T. A.) (Marquette) — *Suite*
Séances du lundi et mercredi, 1475
Tarif douanier, 3130
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1428, 1469, 2378
Vente des blés (rapport), 2940

Croix-Rouge, 3405

d'Anjou (Joseph-Emile - Stanislas - Emmanuel) (Rimouski):
Crédits (Milice), 1609
Discours du Trône, 303

Dauphinée (Charles), 1920

Davies (Claudius Charles) (Battleford-Nord):
Commission des blés, 2325
de Beaux, Robert (réclamation), 2327

Déchêne (Aimé Miville) (Montmagny):
Margarine, 1818

Décret ministériel (dépôt), 8

Défense Nationale:
Défense Nationale, 737, 791, 2824
"Aurora", "Patriot" et "Patricia", 2057
Collège royal de marine, 2478
Commission de l'Air, 2838, 2844
Commission de l'Air (loi), 2377
Ministère (création), 646, 660
Crédits (Commission de l'Air), 1739
Etat-major de la marine, 1792
Défense Nationale (loi), 546
Marine de guerre, 974
Marine marchande, 946
Crédits (police à cheval), 780
Crédits (radiotélégraphie), 1766
Sans fil Marconi, 1074
Vaisseaux de guerre, 832

Demers (M.-S.), bureau de l'impôt (Montréal), 607

Denis (Arthur-J.) (Saint-Denis):
Discours du Trône, 344
Lamontagne, Ernest, 830

Denis (Jean-Joseph) (Joliette):
Budget, 2904
Epizooties (loi), 2758
Fonctions ministérielles, 1122
Rétablissement Civil des soldats, 3339
Tabac, 2908
Tarifs de transport, 3573
Transports par ch. de fer, 2907

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie):
Aluminium Co. of America, 1390
Aluminium Electric Co., 731
Boon (W. R.), 731
Champlain (bateau), 1415
Classement des fonctionnaires, 1949

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie)—*Suite*
Conférence Impériale, 2821
Crédits (Com. du Service Civil), 3108
Electrification (Ch. de fer Nationaux), 3010
Employés de la marine commerciale, 3010
Fait personnel, 3383
Maladies professionnelles, 1392
Miliciens, 2656
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 8821
Policiers du port de Montréal, 3011
Port de Montréal, 601
Protection des ouvriers (contre les accidents), 835
Sans fil Marconi, 1074
Service des Antilles, 2377
Remorqueurs (port de Montréal), 599
Veit et Bland, 1791

Dickie (Charles Hubert) (Nanaïmo):
Ch. de fer Esquimalt-Nanaïmo, 1618
Discours du Trône, 337
Immigration asiatique, 1538
Margarine, 1846

Discours du Trône, 10, 49, 97, 121, 172, 210, 257, 300, 323,

Dominion Chain Co., 3508

Dominion Iron and Steel Co., 707, 2190

Doherty, Le très hon. C. J., 707

Doherty (Manning):
Embargo sur le bétail, 1347

Douanes:
Acier, 1950
Automobiles, 1649
Commerce du Dominion, 1650
Crédits (appointements), 1691
Crédits (traitements), 766
Drawbacks, 834, 1077, 2376
Entrepôts, 1221
Importation d'anthracite, 2377
Importations et exportations, 1390
Importations et exportations 1911 à 1922), 1678
Importations de beurre, 614, 615
Importations de bœuf, 610
Importations de liqueurs, 833
Importations de margarine, 614
Importations de mouton, 611
Importations de pommes, 612
Importations de porc, 612
Loi, 3494
Marchandises anglaises, 974
Margarine, 1521
Œufs importés, 613
Perceptions, 607
Recettes, 469

Douanes— *Suite*
Revenu des Douanes, 615
Revenu des importations, 833
Tarif de faveur britannique, 373
Taxes sur les ventes, 1222
Tiges d'acier, 1792

Drayton (Sir Henry L.) (York-Ouest):
Affaires extérieures (appointements et dépenses), 409
Affaires navales (Salaires), 416
Amirauté (L') (loi), 2840
Assurances des soldats, 3407, 3456
Avance de l'heure, 950
Budget (1922), 2147, 2191
Canalisation du Saint-Laurent, 2228
Commissaires (Vancouver), 2839
Commissaires de l'Air, 2838
Commission du port de Québec, 3213
Code Criminel (loi), 2850
Crédits (assurances), 797
Crédits (auditeur général), 798
Crédits (Commerce), 1376, 3002
Crédits (Défense Nationale), 781, 1745
Crédits (Douanes), 767, 1692
Crédits (Finances), 757, 775, 1681
Crédits (Justice), 1285, 1686
Crédits (Milice), 2993
Crédits (provisoires), 371, 376, 597
Crédits (Rét. Civil des Soldats), 1291
Crédits (Santé publique), 780
Crédits (Secrétaire d'Etat), 2996
Crédits (Service Civil), 3549
Crédits (Service Naval), 1771
Crédits (Travail), 781
Crédits (Travaux publics), 1270, 1777
Discours du Trône, 193
Douanes (loi), 3494
Fonds patriotique, 3495
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 539
Impôt de guerre, 3502
Laine et lainages, 3146, 3147, 3148, 3251
Loi des Douanes, 3242
Marine marchande (loi), 2838
Nouvel emprunt, 1141
Opium et drogues, 2842
Outlook (The) 827
Pêcheries (loi), 3030
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1320
Pensions militaires, 3422, 3458
Ports publics, 3028
Port de Québec, 1480
Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux, 924
Rétablissement Civil des soldats (crédit), 387
Retraite du Service public, 3166
Revenu de l'Intérieur, 3260

Drayton (Sir Henry L.) (York-Ouest) — *Suite*
Revenu et audition (loi), 3060
Revenus de guerre, 3276, 3427
Tarif douanier, 3122, 3251
Tarif du Nid-du-Corbeau, 1456
Tarif de transports, 3573
Taxe sur les ventes, 1222
Tempérance (loi), 3020
Traitements (Intérieur), 450
Traitements et dépenses (Travail), 457
Traitements du travail, 546
Viandes et conserves alimentaires, 3167

Drummond (John Douglas Fraser) (Middlesex-Ouest):
Budget, 2293
Crédits (Travaux publics), 2021
Revenu de l'Intérieur, 3269

Duff (William) (Lunenburg):
Aéronautique, 363
Avance de l'heure, 966
Commission du Service Civil, 362
Con-Rein, 1398
Courses internationales (haute mer), 1399
Crédits (Commission du Service Civil), 3112
Crédits (Commerce), 3049
Crédits (Défense Nationale), 1741
Crédits (Intérieur), 1694
Crédits (Marine), 1505, 1513, 1694, 3531
Crédits (Milice), 1147
Crédits (Service Naval), 1772, 1865, 1889, 2071
Crédits (Travaux publics), 1266, 1275, 2019
Défense Nationale, 744
Drapeaux, 599
Installations terminales d'Halifax, 361
Marine commerciale, 468
Marine marchande (loi), 2837
Marine royale canadienne, 363
Navires en bois, 361
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 863
Pensionnés en Nouvelle-Ecosse, 616
Port de Saint-Jean, 363
Port de Toronto, 362
Revenus de guerre, 3432
Viandes et conserves, 3066
Elections dans Vaudreuil-Soulanges, 319
Elections fédérales (fonds), 1523
Elections fédérales (loi), 469, 1787, 2827
Elections fédérales (rapport), 878
Electorat des femmes, 471

Elliott (Preston) (Dundas):
Crédits (Travaux publics), 1257

Elliott, William (Waterloo-Sud):
Budget, 2368
Embargo (bétail), 1347

Elliott (William) (Waterloo-Sud) — *Suite*
Emeute de Québec, 1523
Emigration (1911 à 1921), 1191
Empire et Ascension (Jour de l'), 1787
Esquimalt (bassin de radoub), 596

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) (Deux-Montagnes):
Crédits (Indiens), 1227
Faillite (loi), 1140, 1679

Euler (William D.) (Waterloo-Nord):
Avance de l'heure, 958
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1925, 1966
Electorat des femmes, 471
Margarine, 1806
Rapport (Agriculture), 786
Traitements (Travail), 575

Evans (John) (Saskatoon):
Armoiries, 3619
Crédits (Agriculture), 588, 998
Crédits (Canaux), 2776
Crédits (Chemins de fer), 1981, 2812
Crédits (Douanes), 770
Crédits (Finances), 777
Crédits (Emigration), 763, 3080
Crédits (Intérieur), 2152
Crédits (Service Naval), 2091
Crédits (Travaux publics), 1263
Discours du Trône, 297
Drawbacks, 834, 1077
Laine et lainages, 3147
Lignes de navigation (subvention), 615
Pacifique-Canadien (loi), 1623
Revenus de guerre, 3434
Tarif douanier, 3130
Tarif du Nid-du-Corbeau, 2378

Fafard (J. Fernand) (L'Islet):
Eau fournie aux Chemins de fer Nationaux, 2233
Importation de beurre, 615

Faillite (loi), 706, 826, 1140, 1410, 1679, 2053, 3043, 3628

Fansher (Burt Wendell) (Lambton-Ouest):
Budget, 2250
Drawbacks, 2376
Revenu de l'Intérieur, 3264

Fielding (L'hon. William Stevens (ministre des Finances):
Alcool, 1223
Assurance des soldats, 3410
Assurances (loi-1917), 1220
Assurances (loi), 1478
Automobiles, 3618
Avance de l'heure, 370, 1293

Fielding (L'hon. William Stevens) (ministre des Finances) — *Suite*
Banque des Marchands, 364, 3622
Banques, 871, 1191, 3616
Banques autorisées, 1920
Billets de banque, 3173
Billets fédéraux, 942, 3171,
Billets fédéraux et réserve d'or, 708
Bons non-imposables, 2989
British Empire Steel Corporation, 1076
Budget, 2860
Budget supplémentaire, 1268
Bureaux de l'impôt (Montréal), 607
Bureaux de l'impôt (Saint-Jean), 832
Caisses de petites économies, 2061, 3166
Canadian Transit Co., 1789
Canalisation du Saint-Laurent, 791
Change relatif à la solde des militaires, 832
Chemins de fer et garanties, 3172
Chemins de fer (salaires), 407
Compagnies de prêt, 3160
Cours monétaire (loi), 3060
Crédits (Agriculture), 1031
Crédits (Assurances), 796, 798
Crédits (Auditeur général), 797
Crédits (Canaux), 2773
Crédits (Douanes), 1693
Crédits (Finances), 755, 1680, 1691, 1775 1860, 2043, 2513, 3534
Crédits (Marine), 3530
Crédit provisoire, 371, 375, 597
Crédits (Service Naval), 1772
Crédits (Travaux publics), 754, 699, 1266, 1274, 2008
Dépôt d'élection, 1077
Dépôt d'épargne, 1951
Douane (loi), 3494
Echéance des emprunts, 3012
Emprunts spéciaux, 3494
Enquête sur le tarif, 2236
Exposé du budget (1922), 2123
Fait personnel, 683
Félicitations, 3297
Fonds de retraite, 831
Fonds patriotique, 3174, 3383, 3495
Ford Company, 3617
Gratification (soldats), 440
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 542
Immigration (loi), 871
Impôt de guerre, 3502
Impôt sur les profits d'affaires, 1674
Impôt sur le revenu, 363, 708, 1073, 3121, 3376, 3380
Intérêt des banques, 3619
Laine et lainages, 3146, 3148, 3149, 3153, 3154, 3253
Loi des Douanes, 3240
Loi des Finances, 1787, 1860
Margarine, 1832

Fielding (L'hon. William Stevens) (ministre des Finances) — *Suite*
Nickel (Flancs de), 3170
Nouvel emprunt, 1139, 1141
Obligations d'impôt, 832
Or en Canada, 2989
Pensions (troupes impériales), 8770
Rapport (Auditeur général), 1476
Règlement (amendement au budget), 2541
Règlement (question de privilège), 2657
Réserve d'or, 3173
Revenu consolidé, 1220
Revenu de l'Intérieur, 3258
Revenu et audition (loi), 3060
Revenu et dépenses, 1221
Revenus de guerre, 3270, 3427
Riordon Company, 370, 607
Secrétaire du Gouverneur (crédit), 755
Subvention fédérale à Ontario, 2235
Tarif douanier, 3122, 3248
Taxe sur le revenu, 934
Travaux de la Chambre, 3168, 3382

Finances:
Automobiles (taxe), 3618
Banque des Marchands, 2326, 3621
Banques autorisées (impôt), 1415
Banques, 871, 3616
Banques autorisées, 1191, 1919
Billets de banque, 3173
Billets fédéraux, 942, 3171
Billets fédéraux et réserve d'or, 708
Budget, 2123, 2191, 2860, 2876
Budget supplémentaire, 1268
Bureaux de l'impôt (Montréal), 607
Bureaux de l'impôt (Saint-Jean), 8932
Bons non-imposables, 2989
Caisses de petites économies (loi), 1140
Caisses de petites économies, 3061, 3166
Change relatif à la solde des militaires, 832
Chemins de fer et garanties, 3172
Classement des prévisions budgétaires (obstacles), 568
Compagnies de prêts, 3160
Cours monétaires, 1140
Cours monétaire (loi), 3060
Crédit provisoire, 371, 375, 597
Crédits, 775
Crédits (administration), 775
Crédits (billets), 3513
Crédits (budget supplémentaire), 1680
Crédits (enquête sur le contrôle du papier), 1691
Crédit financier, 1301
Crédits (institut), 3558
Crédits (Save the Children's Fund), 3534
Crédits (taxe d'affaires, etc.), 2043
Crédits (traitements), 755, 3522
Dépôt d'élection, 1076

Finances — *Suite*
Dépôt d'épargne, 1951
Echéance des emprunts, 3012
Emprunt, 1139, 1141
Emprunts spéciaux, 3493
Flans de nickel, 3170
Fonds patriotique, 3174, 3383, 3495
Ford Company, 3617
Impôt de guerre, 3376, 3502
Impôt sur les profits d'affaires, 1674
Impôt sur le revenu, 338, 363, 1073, 1313, 1414, 3121
Intérêts de banques, 3619
Loi, 1787, 1860, 3625
Loi des Douanes, 3240
Obligations d'impôt, 831
Or en Canada, 2989
Pension (administration) impôt, revenu, 945
Réserve d'or, 3173
Revenu consolidé, 1220
Revenu de l'Intérieur (loi), 3257
Revenu et audition (loi), 3060
Revenu et dépenses, 1221
Revenu spécial de guerre, 3495
Revenus de guerre, 3270, 3527
Secrétariat du Gouverneur (crédit), 755
Subvention fédérale à Ontario, 2235
Tarif douanier, 3122, 3248
Taxe du revenu, 934

Findlay (John Walter) (Bruce-Sud):
Budget, 2910
Indiens détenus en prison, 1738
Potlatch, 1593

Fisher & Oughton, 1790

Fontaine (Joseph-Eloi) (Hull):
Crédits (Com. du Service Civil), 3107
Femmes mariées employées aux postes, 1675
Fonctionnaires des Postes, 1076
Pension du vieil âge, 1315
Pointe Gatineau (traversée), 1414, 1678
Service Civil (classement), 1296

Foran (John J.), 2234

Forest (Médard), 2376

Forke (Robert) (Brandon):
Crédits (Crue de l'Assiniboine), 3565
Crédits Boy Scouts (Finances), 777
Crédits (Indiens), 1233
Crédits (Intérieur), 2154, 2168
Crédits (Milice), 2105
Crédits (Pêcheries), 2187
Crédits (Service Naval), 2098
Crédits (Travaux publics), 2922
Discours du Trône, 75
Etablissement agricole (soldats), 468
Tarif douanier, 3252

Fortier (Hyacinthe Adélard) (Labelle):
Avance de l'heure, 970
Budget, 2295
Crédits (Agriculture), 802, 1002
Margarine, 1816
Service militaire (1917), 645
Tarif douanier, 3126

Fournier (Ch.-Alphonse) (Bellechasse):
Bland (C. H.), 1922
Carty (Capitaine), 1071
Commission du Service Civil, 942
Crédits (Travaux publics), 2020
Dépôt d'élection, 1076
Division de l'architecte, 972
Secrétaire de la Commission du Service Civil, 831

Gaboury (L.-J.), 3617

Gardiner (Robert): (Medicine-Hat):
Assurances des soldats, 3452
Budget, 2643
Crédits (Agriculture), 1011
Crédits (Chemins de fer), 1983
Crédits (Finances), 776
Crédits (Mines), 1246
Crédits (Postes), 2818
Crédits (Travaux publics), 1773
Indemnité de vie chère, 1269
Pacifique-Canadien (loi), 1877
Rapport (Agriculture), 790
Revenu de guerre, 3278

Garland (Edward J.) (Bow-River):
Billets de banque, 3173
Billets fédéraux, 3172
Chemins de fer et garanties, 3172
Code Criminel (loi), 3234
Crédits (Affaires navales), 2061
Crédits (Agriculture), 587, 653, 979
Crédits Boys Scouts (Finances), 778
Crédits (Commerce), 3046, 3524
Crédits (Défense Nationale), 1740
Crédits (Hygiène), 780
Crédits (Immigration), 3081
Crédits (Indiens), 1234
Crédits (Intérieur), 1042, 1060, 2155
Crédits (Pêcheries), 2189
Crédits (Rétablissement civil des soldats), 405
Crédits (Travail), 583, 1070
Crédits (Travaux publics), 2024
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 521
Morning Albertan (dépêche), 2876
Obligations d'impôt, 831
Parlement (convocation), 3626
Patrouille aérienne, 1076
Pieds-Noirs (Indiens), 2236

Garland (Edward J.) (Bow-River) — *Suite*
Rapport (Agriculture), 787
Règlements postaux, 3616
Réserve d'or, 3173
Rétablissement Civil des soldats, 3366

Garland (William Foster) (Carleton):
Brotherton (W. P.), 2234
Budget, 2320
Courrier de Lachenaie, 2822
Crédits (Agriculture), 656, 812
Crédits (Chemins de fer), 2812
Crédits (Service Civil), 3549
Fonds de retraite, 831
Gendarmerie à cheval, 2056
Grand-Tronc (traitements), 732
Indemnité, 606
Indemnité de vie chère, 3616
Indemnité (Service public), 471
Ottawa-Kingston, 1923
Ottawa-Pembroke (route), 1678
Ottawa à Prescott, 2057
Square (Le) Cartier, 2056
Tarif postal, 3381

Gauvreau (Charles-Arthur) (Témiscouata):
Acoustique de la Chambre, 3630
Arsenal (Rivière-du-Loup), 1190
Bateaux-phares, 1192
Bateaux-phares (combustible), 606
Chemins de fer Nationaux (wagons), 1222
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1708
Crédits (Justice), 1290
Fonds de Pension, 945
Jeunes délinquants, 468
Jour de l'empire et Ascension, 1924
Phares et radiotélégraphie, 368
Question de privilège, 3239

Gendarmerie à cheval, 374, 835, 2604
Crédits, 2149
Crédits (établissement), 3515

Gendron (Romuald-M.) (Wright):
Edifice Dennis, 3377

German (William M.) (Welland):
Canalisation du Saint-Laurent, 1331
Impôt sur le revenu (loi), 1313
Port de Trenton, 3511
Tarifs de transport, 3604

Gervais (Théodore) (Berthier):
Inglis Boiler Works, 736

Gwatkin (Général), 1221

Good (William Charles) (Brant):
Budget, 2449
Carte électorale (remaniements), 1737
Code Criminel (loi), 2991

Good (William Charles) (Brant) — *Suite*
Commission de vente de blé, 3205
Crédits (Agriculture), 1001
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1706
Crédits (Indiens), 1230
Crédits (Justice), 3516
Crédits (Milice), 1153
Crédits (Travail), 3544
Crédits (Travaux publics), 1278, 1773, 2016
Gendarmerie à cheval, 848
Gratification (soldats), 434
Haut commissaire (traitements), 413
Laine et lainages, 3146, 3147, 3148, 3253
Impôt sur les profits d'affaires, 1674
Loi des douanes, 3246
Margarine, 1853
Opium (loi), 3037
Plantes-racines potagères, 3394
Port de Québec, 1484, 1500
Représentation proportionnelle, 1650
Revenus de guerre, 3287
Tarif de faveur britannique, 725
Tarif douanier, 3125, 3253

Gordon (George Newcombe) (Peterborough-Ouest):
O'Connor (W. F.), 2055

Gouin (Sir Lomer) (Laurier-Outremont):
Allan (Sir Montague), 878
Annulation d'une loi d'Ontario, 3010
Appointements et dépenses, 449
Banque des Marchands, 2326
Baux de terres, 3486, 3633
Budget, 2673
Code Criminel (loi), 1518, 1558, 2848, 2991, 3238
Commissions provinciales, 3618
Cour Suprême (loi), 2476, 2992
Cour Suprême (vacance), 3455
Crédits (Gendarmerie à cheval), 2149
Crédits (Justice), 1285, 1686, 3513
Détenus, 3379
Discours du Trône, 139
Doherty (C. J.), 707
Faillite (loi), 706, 2053, 3042, 3628
Grains (loi), 1141
Grains (Trafic des), jugement, 1859, 1951
Grève de Winnipeg, 1191
Hueston (Capitaine), 3012
Immigration (loi), 1517
Jeunes délinquants, 468
Juges et Commission, 364
Juges (loi), 2848
Loi des juges (modification), 544
Nomination d'un juge, 422
Pénitencier, 1791
Pénitencier (loi), 544, 791
Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, 2821

Gould (Oliver Robert) (Assiniboïa):
Allan (Sir Montague), 878
Assurance (loi), 3161
Avance de l'heure, 960
Briquetterie de Bienfait, 604
Budget, 2730
Code Criminel (loi), 2849
Crédits (Commerce), 3524
Crédits (Défense Nationale), 1741
Crédits (Agriculture), 588, 652, 822
Crédits (Auditeur général), 798
Crédits (Douane), 772
Crédits (Indiens), 1243
Crédits (Intérieur), 1049, 3542
Crédits (Marine), 3529
Crédits (Milice), 1156, 1184, 1616, 1997
Crédits (Santé publique), 2040
Crédits (Secrétaire d'Etat), 1688
Crédits (Service Naval), 1763
Crédits (Commerce), 3005
Crédits (Travaux publics), 754, 1284
Elections (loi), 2831
Fléau de sauterelles, 471
Fonctions ministérielles, 1101
Gendarmerie à cheval, 844
Laine et lainages, 3149, 3154
Lignite, 1649
Milice (salaires), 415
Opium (loi), 3035
Salaires, dépenses (Milice), 586
Tarif douanier, 3149
Tempête dans l'Ouest, 3511
Woodmen of the World, 1924

Gouverneur général:
Discours du Trône, 6

Graham (Mlle Nora), 599

Graham (L'hon. George P.) (Essex-Sud):
Aéronautique, 363
Artillerie, 368
Assurance (loi), 3164
"Aurora", "Patriot" et "Patricia", 2058
Burstall (Général), 1222
Camp d'instruction (Milice), 1297
Champ de tir, 3171
Chambre et Sénat (loi), 750
Collège royal de Marine, 2478
Commission de l'Air (loi), 2377, 2838
Conseil de la Milice, 2057
Chemins de fer Nationaux, 610
Crédits (Canaux), 2784
Crédits (Chemins de fer), 2795
Crédits (Défense Nationale), 780, 1739
Crédits (Finance), 3558
Crédits (Milice) 585, 1143, 1188, 1594, 1728, 1991, 2104, 2993, 3516, 3541
Crédits (Radiotélégraphie), 1766

Graham (L'hon. George P.) (Essex-Sud) — *Suite*
Crédits (Service Naval), 1753, 1861, 1888, 1991, 2061
Crédits (Travail), 552
Crédits (Travaux publics), 1267
Défense (La) Nationale, 546, 646, 660, 737, 1352, 2824
Dépenses (1890 à 1913), 1297
Dépenses (Milice, 1911 à 1922), 1299
Etat-major de la marine, 1792
Exercices annuels de la milice, 1299
Exploitation des chemins de fer, 607
Fonctions ministérielles, 1118
Fonds de cantine, 2236
Gendarmerie à cheval, 374, 836, 2056
Généraux Burstall et Gwatkin, 1222
Grand-Tronc (charbon), 606
Instruction militaire, 2603
Gwatkin (Général), 1222
Lambton (Le), 3382
Long Branch (champ de tir), 370
Lovering (Docteur), 1679
MacBrien (Général), 1679
Mackenzie-Mann, 607
Marine canadienne, 3174
Marine de guerre, 974
Marine marchande (assurances), 606
Marine royale canadienne, 363
Milice (salaires), 413
Miliciens, 2656
Patrouille aérienne, 1076
Pensions aux mères-veuves de soldats décédés, 1320
Premier contingent canadien, 1390
Pont de Niagara, 1501
Réclamations de guerre, 1300
Régiment du Prince de Galles, 1075
Revenus de guerre, 3275
Sans-fil Marconi, 1074
Service Naval (salaires), 416
Square (Le) Cartier, 2056
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1426
Tarifs (réclame), 1390
Vaisseaux de guerre, 833

Grand-Tronc:
Arbitrage, 372
Grève de 1910, 870

Grains (loi), 1141

Grimmer (Robert Watson) (Charlotte):
Travaux publics (crédits), 1250, 2012
Sardines, 1192

Guerre:
Premier contingent canadien, 1390
Règlement des réclamations, 1300

Guthrie (L'hon. Hugh) (Wellington-Sud):
Biens en déshérence (loi), 2847
Budget, 2892
Code Criminel (loi), 1409, 2848
Crédits (Chemins de fer), 3537
Crédits (Commerce), 1376, 2049, 3523
Crédits (Défense Nationale), 1743
Crédits (Finances), 776, 2043
Crédits (Immigration), 3072, 3521
Crédits (Indiens), 685
Crédits (Intérieur, 1041, 1060
Crédits (Marine), 1508
Crédits (Milice), 1146, 1172, 1610, 1991, 2105, 2994
Crédits (Mines), 1248
Crédits (Radiotélégraphie), 1766
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1354
Crédits (Service d'Etat), 2043
Crédits (Service législatif), 1734
Crédits (Service Naval), 1765, 1863, 1991, 2068
Crédits (Travail), 563, 1990
Crédits (Travaux publics), 697, 751, 1253, 1272, 2007
Crédits (Santé publique), 2039
Défense Nationale, 546, 661, 741
Elections (loi), 2827
Electorat des femmes, 474
Epizooties (loi), 2753
Faillites (loi), 1410
Fonctions ministérielles, 1104
Immigration (loi), 1408
Loi électorale, 1311
Pénitenciers (loi), 792
Port de Montréal, 1503
Port de Québec, 1487
Salaires, dépenses (Milice), 585
Tempérance (loi), 3015
Vente des blés (rapport), 2986

Halbert (Robert Henry) (Ontario-Nord):
Cameron (Alex.), 607
Crédits (Agriculture), 998
Crédits (Douane), 771
Crédits (Milice), 1187, 1613, 1998
Crédits (Travail), 565
Doherty (C. J.), 707
Plantes-racines potagères, 3387
Riordon Co., 607
Tarif douanier, 3140, 3250
Taxe du revenu, 934

Hammell (William James) (Muskoka):
Phares Parry-Sound, 832

Haney (M. J.), 1389

Hanna (D. B.), 470

Hanson (Richard B.) (York-Sunbury):
Appointements (Travail), 493
Canadian Transit Co., 1789
Caraquet and Gulf Shore, 1519
Chantiers de Sorel, 605
Conseil privé (crédit), 409
Cour Suprême (vacance), 3455
Crédits (Agriculture), 649, 800
Crédits (Archives), 705
Crédits (Canaux), 2785
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1143
Crédits (Commerce), 1376, 2046, 2047, 3524
Crédits (Indiens), 1225
Crédits (Intérieur), 1703
Crédits (Justice), 1288, 1686
Crédits (Marine), 3259
Crédits (Milice), 1999
Crédits (Mines), 693
Crédits (Postes), 2817
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1361
Crédits (Secrétaire d'Etat), 2043
Crédits (Travail), 460
Crédits (Travaux publics), 695, 1248, 1782, 2010
Défense Nationale, 739
Elections (loi), 2827
Flans de nickel, 3170
Graham (Mlle Nora), 599
Haut commissaire (traitements), 411
Importation d'anthracite, 2377
Pensions militaires, 3469
Plantes-racines potagères, 3386
Port de Saint-Jean, 853
Quai du fleuve Saint-Jean, 2230
Revenu de l'Intérieur, 3260
Revenus de guerre, 3274
Saint-Jean-Québec, 1307, 1792
Service Naval (salaires), 416

Harris (Joseph Henry) (York-Est):
Crédits (Agriculture), 1016, 1036
Crédits (Douane), 769
Crédits (Intérieur), 2173
Crédits (Service Naval), 2104
Crédits (Travaux publics), 1249, 1260
Discours du Trône, 304
Pensions militaires, 3482
Rétablissement Civil des soldats, 3368
Reveuus de guerre, 3276

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest):
Budget, 2694
Canalisation du Saint-Laurent, 1327
Chemins de fer de Toronto, 2477
Crédits (Agriculture), 1029
Crédits (Canaux), 2772

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest) — *Suite*
Crédits (Chemins de fer), 1937
Crédits (Finances), 756
Crédits (Marine), 3531
Crédits (Milice), 1145
Crédits (Travail), 575
Crédits (Travaux publics), 757, 1272
Elections (loi), 2829
Gendarmerie à cheval, 838
Impôt sur le revenu, 708
Jour de l'empire et Ascension, 1924
Loi électorale, 1311
McDonald (John N.), 3378
Rapport (Agriculture), 790
Rétablissement Civil des Soldats (crédits), 385
Tarif douanier, 3126

Hodgins (Archie Latimer) (Middlesex-Est):
Crédits (Intérieur), 1060
Epizooties (Agriculture), 2123

Hoey (Robert Alexander) (Springfield):
Budget, 2352
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1723
Crédits (Commerce), 1739
Crédits (Immigration), 761
Crédits (Milice), 1184, 2115
Crédits (Santé publique), 2036
Crédits (Travail), 549
Crédits (Travaux publics), 2030
Fait personnel, 2478
Fonctions ministérielles, 1120

Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 496, 596

Hubbs (John) (Prince-Edouard):
Alcool, 1223

Hudson (Albert Blellack) (Winnipeg-Sud):
Immigration et Code Criminel (lois), 3302
Lac des Bois (loi), 3217
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1458

Hueston (Capitaine), 3012

Hughes (James J.):
Budget, 2245
Crédits (Chemins de fer), 1944, 1975
Crédits (Commission du Service Civil), 3095
Crédits (Marine), 1508
Crédits (Milice), 1152
Crédits (Service Naval), 2079
Crédits (Travaux publics), 1275, 2008
Discours du Trône, 233
Loi des Douanes, 3247

Humphrey (Levi William) (Kootenay-Ouest):
Commission des Pensions, 3012
Immigration asiatique, 1541
Recettes postales, 2058

Hygiène:
Crédits, 780
Crédits (secours, etc.), 1730
Maladies vénériennes, 942
Narcotiques, 1392, 1301

Immigration:
Crédits (Colonisation), 3070
Crédits (frais de gestion), 1729
Crédits (traitements et dépenses), 758
Crédits (traitements), 3517
Fonctionnaires, 2988
Immigration en 1922, 2235
Immigration des artisans, 2228
Immigration italienne, 2190
Immigration (loi), 2227
Immigration (repas), 2989
Immigration (traitements), 1920

Immigration asiatique, 735, 1524

Immigration au Canada, 1952

Immigration chinoise, 5311, 3621

Immigration japonaise, 1301, 1413, 1473

Immigration (loi), 361, 870, 1402, 1517, 3298

Immigration orientale, 878, 976, 1793

Indiens:
Crédits, 684
Crédits (Colombie-Anglaise), 3554
Crédits (grain de semence), 1729
Crédits (Nouveau-Brunswick), 1225
Crédits (Nouvelle-Ecosse), 1225
Crédits (Québec et Ontario), 1226
Crédits (secours), 1732
Crédits (Yukon), 1236
Détenus en prison, 1738
Indiens du sang, 2987
Indiens (loi), 3010, 3109
Pieds-Noirs, 2236
Potlatch, 1391, 1593
Réserve de St-Pierre, 470
Réserve de la Saskatchewan, 609
Réserve de Sydney, 2236
Réserve Stony, 974
Réserve Sturgeon-Falls, 1297

Inglis Boiler Works, 736

Intérieur:
Assiniboine (Débordement de l'), 3509
Baux de terres, 3482
Briquetterie de Bienfait, 604
Cartes Topographiques, 1648
Cession de terrains houillers, 2235
Crédits, 450
Crédits (dépenses), 1698
Crédits (Mines), 3542
Crédits (placement agricole des soldats), 2151

Intérieur — *Suite*
Crédits (Service géodésique), 1041
Credits (soldats sur les terres), 2042
Crédits (terres et parcs), 3535
Etablissement agricole (soldats), 468
Etablissement des soldats, 608
Lignite, 1649
Loi, 3494
Mennonites, 735
Montagne-à-la-Tortue, 616
Parsons (Reuben W.), 3379
Tempête dans l'Ouest, 3511
Terres fédérales, 1190
Tombe, 1520

Irvine (William) (Calgary):
Bons non-imposables 2,989
Budget, 2513
Chômage, 1090
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1723
Crédits (Chemins de fer), 1723
Crédits (Commerce), 2050
Crédits (Douanes), 774
Crédits (Finances), 1301, 2043
Crédits (Immigration), 3078
Crédits (Milice), 1158, 1633
Crédits (Santé publique), 2040
Crédits (Travail), 2042
Discours du Trône, 210
Echéance des emprunts, 3012
Elevage, 607
Exploitation des chemins de fer, 607
Fonctions ministérielles, 1129
Fonds patriotique, 3496
Gendarmerie à cheval, 841
Gratification (soldats), 434
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 496
Immigration d'anciens soldats, 3170
Immigration et Code Criminel (lois), 3303
L'élevage, 607
Mackenzie-Mann, 607
Or en Canada, 2989
Rétablissement Civil des soldats, 3363

Jacobs (Samuel William) (Georges-Etienne-Cartier):
Budget, 2532
Crédits (archives), 705
Crédits (à la Roumanie et à la Grèce, 1415
Crédits (Commerce), 1376
Crédits (conférence de Gênes), 1734
Crédits (Défense Nationale), 1739
Crédits (Justice), 3516
Crédits (Immigration), 3517
Crédits (Indiens), 685, 1227
Crédits (Intérieur), 2164
Crédits (service législatif), 1734
Electorat des femmes, 476
Faillites (loi), 1410
Fonctionnaires de l'immigration, 2988

Jacobs (Samuel William) (Georges-Etienne-Cartier) — *Suite*
Immigration (loi), 1406
Lignes de navigation (subvention), 615
Lusitania (réclamations), 3617
Margarine, 3444
Marine Commerciale, 3121
Port de Québec, 1496
Repas aux immigrants, 2989
Revenu de l'Intérieur, 3258
Revenus de guerre, 3272
Tempérance (loi), 3018

Jelliff (Lincoln Henry) (Lethbridge):
Crédits (Agriculture), 999
Crédits (Défense Nationale), 1752
Crédits (Immigration), 765
Crédits (Marine) 1512
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 404
Laine et lainages, 3253-3254
Revenu de guerre, 3290
Tarif douanier, 3138, 3253

Jones (George Burpee) (Royal):
Charbon pour les chemins de fer, 2233
Courrier à Grande-Anse, 945
Leblanc (Dr B.-A.), 1791
Port de St-Jean, 854

Johnson (R. M.) (Moosejaw):
Baux de terre, 3487
Commission des blés, 471, 3194, 3401
Crédits (Agriculture), 589, 3540
Crédits (Canaux), 2780
Crédits (Commerce), 2855
Crédits (Justice), 1686
Crédits (Marine), 3528
Crédits (Rétablissement Civil des Soldats), 1359
Crédits (Travail), 461, 566
Crédits (Travaux publics), 1262, 1774, 2021
Défense Nationale, 2826
Discours du Trône, 110
Elections (loi), 2827
Epizooties (Agriculture), 2122, 2755
Nomination d'un juge, 425
Revenus de guerre, 3437
Tarif douanier, 3142, 3249
Tempérance (loi), 3027
Vente des blés (rapport), 2969

Johnston (J. Fred.) (Last-Mountain):
Budget, 2241
Crédits (Agriculture), 976, 1033
Crédits (Chemins de fer), 1988
Crédits (Commerce), 1384
Crédits (Défense Nationale), 1741
Crédits (Immigration), 762
Crédits (Marine), 1512
Crédits (Milice), 2001, 2120

Johnston (J. Fred.) (Last-Mountain) — *Suite*
Crédits (Mines), 1245
Elections (mutation), 596
Fait personnel, 2711
Fonctions ministérielles, 1128
Marine commerciale, 468
Recensement par province,
Revenu de guerre, 3433
Tarif douanier, 3137
Terres fédérales, 374

Justice:
Annulation d'une loi d'Ontario, 3010
Appointements et dépenses, 449
Banque des Marchands, 2326
Biens en déshérence, 2476, 2844, 3045
Commerce du grain (jugement), 1788
Commissions provinciales, 3618
Cour Supérieure (loi), 2476, 2992
Cour Supérieure (vacance), 3455
Crédits (administration), 1285, 1686
Crédits (Chamberlin, R. G.), 3515
Crédits (traitements), 3513
Détenus, 3379
Grève de Winnipeg, 1191
Jeunes délinquants, 468
Juges (loi), 2848
Juges et commissions, 364
Jugement de la Cour d'Appel, 1859, 1951
Loi de l'Amirauté, 2476, 2840
Loi des juges (modification), 544
Nomination d'un juge, 422
Tempérance (loi), 1025, 2751

Kamouraska:
Vacance, 1473

Kay (William Frederick) (Missisquoi):
Agriculture (rapport), 730
Avance de l'heure, 950, 1326
Comité d'Agriculture (rapport), 1948
Comité d'Agriculture (sénateur McCoig), 1919
Commerce des grains (rapport), 871
Fait personnel, 878
Monument Baker, 2121, 3598
Pièces de machines aratoires, 2425
Rapport (Agriculture), 781
Vente des blés (rapport), 2832

Kellner (Donald F.) (Edmonton-Est):
Budget, 2301
Change relatif à la solde des militaires, 832
Code Criminel (loi), 3234
Crédits (Défense Nationale), 1741
Crédits (Intérieur),2161
Crédits (Travaux publics), 3563
Epizooties (loi), 2824
Fonds de cantine, 2236
Immigration, 1922

Kennedy (Donald M.) (Edmonton-Ouest):
Agent (L') en chef du trafic, 1393
Banques autorisées (impôt), 1415
Code Criminel (loi), 1071, 3231, 3619
Crédits (Agriculture), 815
Crédits (Commerce), 3523
Crédits (Défense Nationale), 1741
Crédits (Indiens), 1242
Crédits (Marine), 1697
Crédits (Postes), 2819
Crédits (Travaux publics), 753, 1776, 2023
Discours du Trône, 142
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 498

Kennedy (John Wilfred) (Glengarry):
Crédits (Agriculture), 654
Crédits (Commerce, 703
Crédits (Douanes), 769
Crédits (Immigration), 762
Finances des chemins de fer, 470
Revenu de guerre, 3434
Revenu de l'Intérieur), 3263
Tempérance (loi), 3524

Kennedy (L'hon. William Costello) (ministre des Chemins de fer):
Assemblée de Toronto, 2604
Barrage de Nassau, 2477
Boon (W. R.), 731
Brockville et Westport, 707
Buffets du réseau national, 2056
Cameron (Alex), 607
Campbell (W. E.), 944
Canadian Transit Co., 1790
Canal Welland, 833, 3618
Charbon (importation), 934
Charbon pour les chemins de fer nationaux, 2334
Chef de la division du trafic, 2477
Chemin de fer Hamilton-Queenston, 469
Chemins de fer nationaux (wagons), 1222
Chemin de fer (salaires), 405
Chemin de fer de Toronto, 2477
Crédits (canaux), 2765
Crédits (chemins de fer), 1973
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1142, 1704, 1924, 2793, 3054, 3536
Coulage de chargements, 1949
Eau fournie aux chemins de fer nationaux, 2233
Electrification des chemins de fer nationaux), 640
Employés de la marine commerciale, 3010, 3616
Finances des chemins de fer, 470
Finances du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, 2055
Fonds de pension, 945
Grand-Tronc (traitements), 732
Hanna et Mitchell (traitements), 470

Kennedy (L'hon. William Costello) (ministre des Chemins de fer) — *Suite*
Installations terminales d'Halifax, 361
Kamloops-Kelowna, 944
Marine commerciale, 468, 2656, 3379
Marine marchande, 947
Menus des chemins de fer, 1949
National-Canadien (assurance), 470
National-Canadien (traverses), 1676
Nord-Canadien, 366, 1519
Ottawa-Kingston, 1923
Ottawa-Pembrooke, 1678
Ottawa-Prescott, 2057
Pont de l'île Perrot, 1392
Pont Victoria, 1392
Quebec Oriental and Atlantic et Quebec and Western, 628
Rapport annuel des chemins de fer nationaux, 879
Réseau de l'Etat (préposé aux expropriations), 1649
Routes d'Ontario, 2058
Saint-Jean et Québec, 1307, 1792
St-Thomas-Niagara-Falls, 943
Succession de M. Hardwell, 2235
Tarifs des chemins de fer, 1223
Tarifs des voyageurs, 934
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1417, 1517
Transport du grain, 1416
Travaux des chemins de fer nationaux, 2230
Trent (Canal), 1391
Usines à locomotives, 707
Voirie d'Ontario), 370
Voirie (Dundas), 1074
Wagons d'acier, 2234
Wagons-restaurants, 2058
Welland (Canal), 1391

King (Le très hon. W. L. Mackenzie):
Affaires extérieures (appointements et dépenses), 409
Affaires navales (salaires), 422
Ajournement de Pâques, 826
Alcool (achat), 1415
Anciens combattants, 2656
Appointements de fonctionnaires, 1677
Arbitrage du Grand-Tronc, 372
Armée du "général" Macdonald, 2277
Armements, 791
Armements (Limitation des), 3175
Armoiries, 3619
Arrêtés en conseil, 942
Banques autorisées (impôt), 1415
Bassin de radoub d'Esquimalt, 596
Baux de terre, 3631
Bilan du Grand-Tronc, 1952
Budget, 2556
Canalisation du Saint-Laurent, 374, 2228, 2277, 2378, 2602
Carte électorale (remaniement), 736, 1737, 3626

King (Le très hon. W. L. Mackenzie) — *Suite*
Charbon du Japon, 2426
Chemins de fer (loi), 3606
Chômage, 1082, 2820
Cherté du charbon, 2058
Classement des prévisions budgétaires, 568
Code Criminel (loi), 871, 1409
Combustible, 1792
Comité de sélection, 8
Comités (mutation), 1413
Commerce des grains, 947, 1788
Commission des blés, 375, 2327, 3196
Commission de régie interne, 8
Comptabilité de la Chambre, 2603
Conférences de Cannes et Gênes, 828
Conférence de Gênes, 872, 1478
Conférence impériale, 5, 2821
Conférence ouvrière, 3619
Conférence des premiers ministres, 9, 1078, 2061
Conseil d'administration des chemins de fer nationaux, 2876
Conseil privé (crédit), 407
Con Rein, 1399
Crédit provisoire, 377
Crédit à la Roumanie et à la Grèce, 1415
Crédits (Affaires extérieures), 3526, 3556
Crédits (Canaux), 2778
Crédits (Commerce), 2045
Crédits (conférence de Gênes), 1733
Crédits (Finances), 1305, 3534, 3558
Crédits (Hygiène), 1731
Crédits (Immigration), 1729, 3521
Crédits (Indiens), 1729, 1732
Crédits (Intérieur), 1698, 2182
Crédits (Justice), 1686
Crédits (Milice), 1163, 1174, 2118
Crédits (Mines), 1246
Crédits (Service Civil), 3546
Crédits (Service législatif), 1734
Crédits (Service Naval), 1760, 1760, 1891, 2069
Crédits (Travail), 550, 781, 1736, 3545
Crédits (Travaux publics), 1780, 3562
Croiseurs armés (rivière Détroit), 2234
Débordement (Assiniboine), 1860
Défense nationale, 665
Défense nationale (projet de loi), 546
Dépôt de documents, 1295
Dépôt d'un décret ministériel, 8
Deuil de l'Orateur, 495
Discours du Gouverneur général, 7
Discours du Trône, 38
Droits des canadiens au Japon, 2229
Elections (loi), 469, 2832
Elections (rapport), 878
Electorat des femmes, 486
Embargo sur le bétail, 1347
Emeutes de Québec (compensation), 1523

King (Le très hon. W. L. Mackenzie) — *Suite*
Employés du Grand-Tronc, 2060
Faillite (loi), 1410, 1679
Félicitations à M. Fielding, 3297
Félicitations à l'Orateur, 3507
Fonctions ministérielles, 1107
Fonds d'élections, 1523
Fusion des chemins de fer nationaux, 2605
Gendarmerie à cheval, 840, 2604
Grand-Tronc (employés), 1397
Grand-Tronc (grève de 1910), 870
Gratification (soldats), 429
Grève du lac Huron, 1949
Haut commissaire à Londres, 1478
Haut commissaire (traitements), 411
Hongrie et Turquie (traité), 3376
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 535, 597
Ile Wrangel, 2228
Immigration asiatique, 1570
Immigration japonaise, 1301, 1473
Immigration (loi), 871, 1402
Immigration orientale, 878, 976, 1794
Importation de spiritueux, 2324
Impôt sur le revenu, 1414, 3121
Indemnité de vie chère, 736, 1269, 1518, 3014, 3616
Indemnité (Service public), 471
Indiens détenus en prison, 1739
Jour de l'empire et de l'Ascension, 1787, 1924
Lac des Bois, 2988
Lac des Bois (loi), 3224
Limitation des armements, 9, 596
Maladies professionnelles, 1396
Margarine, 3445
Monuments, 944
Morning Albertan (dépêches), 2876
Mutation (comité), 544
Norris (premier ministre), 1224
Parlement (convocation), 3626
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1320
Personnel de la Chambre, 3239
Port Saint-Jean, 850
Potlatch, 1593
Présidence de la Chambre, 1
Rapport de l'Auditeur général, 422
Réciprocité avec l'Australie, 10, 2820
Représentation proportionnelle, 1672
Ressources naturelles (provinces de l'Ouest), 1025, 1787
Ressources naturelles (transfert), 1524
Rétablissement Civil des soldats, 394, 495, 3382
Robert de Beaux, 2327
Séances du lundi et mercredi, 1475
Séances du mercredi, 48, 2190
Séances du samedi, 2478
Service militaire (1917); 641
Société des nations, 2710
Société des nations (pacte), 3189
Spiritueux (importation), 736
Sténographes et messagers, 1390
Tarifs des chemins de fer, 1223
Tarifs de fret, 941
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1447, 1467, 2378
Tempérance, 3631
The Outlook, 828
Traités de paix, 3508
Travaux de la Chambre, 2657, 3014, 3121, 3382
Vacances de Pâques, 544, 828
Vente des blés (rapport), 2939, 3987
Vétérans sans travail, 2478

King (L'hon. J. H.) (Ministre des Travaux publics):
Acoustique de la Chambre, 3930
Câble sous-marin, 3377
Crédits (radiotélégraphie), 1768
Crédits (traitements), 751
Crédits (Travaux publics), 694, 1269, 1773, 2007, 3559
Dauphinée, Charles, 1921
Grand-River (pont), 1299
Immigration asiatique, 1563
Inglis Boiler Works, 736
McDonald (John N.), 3378
Pointe-Gatineau (traversée), 1414, 1678
Port de Saint-Jean, 855
Présentation, 495
Quai du fleuve Saint-Jean, 2230
Quais du Nouveau-Brunswick, 2326
Revenus de guerre, 3436
Vickers (cale sèche), 944

King (John Warwick) (Huron-Nord):
Budget, 2322
Employés du Grand-Tronc, 2060

Knox (Andrew) (Prince-Albert):
Crédits (Agriculture), 804
Crédits (Chemins de fer), 2797
Crédits (Gendarmerie à cheval), 2151
Crédits (Marine), 1506
Crédits (Milice), 3542
Crédits (Mines), 693
Fonds patriotique, 3501
Houille extraite, 373
Tarif douanier, 3248
Traitements (Intérieur), 456
Vacances de Pâques, 544

Kyte (George W.) (Cap-Breton-Sud et Richmond):
Budget, 2378
Crédits (Intérieur), 1703
Explication d'un scrutin, 1476
Tarif douanier, 3126

Lac des Bois (loi), 3009, 3217, 3453

Ladner (Leon Johnson) (Vancouver-Sud):
Appointements (Travail), 494
Budget, 2297
Crédits (Travaux publics), 1265, 2022
Discours du Trône, 318
Immigration asiatique, 1544
Indiens (loi), 3209
Loi des douanes, 3242
Margarine, 1814, 1921
Margarine et engrais, 3059
Opium (loi), 2842, 3033
Pêcheries de Québec, 623
Pêcheries (loi),
Pensions militaires, 3462
Pensions (troupes impériales),
Port de Québec, 1499
Potlach, 1391
Représentation proportionnelle, 1667
Rétablissement civil des soldats, 3357
Tarif de faveur britannique, 723
Tarif du Nid-de-Corbeau,
Tempérance (loi), 3625
Viandes et conserves, 3067

Laflamme (J.-Napoléon K.) (Drummond-Arthabaska):
Budget, 2913
Crédits (Chemins de fer), 1960
Immigration (asiatique), 1582
Service militaire (1917), 645

Lafortune (D.-Arthur) (Jacques-Cartier):
Avance de l'heure. 967

Laine et lainages, 3146-3154, 3250-3255

Lamontagne, Ernest, 830

Lanctôt (Roch) (Laprairie-Napierville):
Budget, 2586
Conseil de la Milice, 2057
Crédits (Agriculture), 1026
Crédits (Intérieur), 1698
Crédits (Marine), 1696
Crédits (Milice), 1161
Etat-major de la marine, 1792
Fonctions ministérielles, 1093

Lapierre (Edmond Anthony) (Nipissing):
Budget, 2647
Canalisation du Saint-Laurent, 1209
Courrier de Sudbury, 1297
Sturgeon-Falls (poste), 1297
Sturgeon-Falls (Indiens), 1297

Lapointe (L'hon. Ernest) (ministre de la Marine et des Pêcheries):
Armements (Limitation), 3187
Assurance des soldats, 3417

Lapointe (L'hon. Ernest) (ministre de la Marine et des Pêcheries) — *Suite*
Bateaux-phares, 1192
Bateaux-phares (combustible), 606
Budget, 2605
Canadian Exporter, 1220
Champlain (bateau), 1415
Chantiers de Sorel, 605, 1072
Commission du port de Montréal, 1301, 1348
Commission du port de Québec, 3213
Commissaires (Vancouver), 2839
Coolies à bord des navires, 2061
Courses internationales (haute mer), 1402
Crédits (Marine), 1504, 1693, 2189, 3069, 3525, 3527, 3534
Crédits (Milice), 2110
Crédits (Pêcheries), 2186
Crédits (Service Naval), 2086
Défense Nationale, 681
Dépôt de documents, 1296
Dominion Iron and Steel Co., 707, 2190
Drawbacks, 2376
Droits de pilotage, 1348
Employés de l'accise,
Forest (Médard), 2376
Gardiens de phares, 1923, 2235, 2603
"Hudson", 3616
Immigration (loi), 870
Importation d'anthracite, 2377
"Lambton", 3383
Marine marchande, 1501
Marine marchande (loi), 2837
Marine marchande (réclamations), 606
Méthode de pêche, 1416
Nomination d'un juge, 426
Navires en bois, 361
Pêcheries de Québec, 375, 620
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 863
Pêcheries (loi), 1413, 2835, 3015, 3029
Pêche illégale, 368
Phare (Parry-Sound), 832
Phare et radiographie, 368
Phalarope (bateau), 1519
Policiers du port, 3011
Port de Montréal, 601, 1502
Port de Québec, 1478
Port de Trenton, 3511
Port de Vancouver (commission), 1948, 3015
Ports publics, 3028
Remorqueurs (port de Montréal), 599
Sardines, 1192
Savoy (Clovis), 3381
Service militaire (1917), 642
Stations de sauvetage, 365
Surintendant de phares, 2603
Traitements (Travail), 581
Viandes et conserves alimentaires, 3062, 3167

Lavigueur (Henry E.) (Québec-comté):
Budget, 2418
Crédits (Chemins de fer), 1957
Port de Québec, 1488
Service militaire (1917), 645

Leader (Harry) (Portage-la-Prairie):
Assiniboine (Débordement de l'), 1859, 3510
Budget, 2529
Crédits (Agriculture), 3540
Crédits (Assiniboine), 3564
Crédits (Immigration), 3078
Crédits (Travaux publics), 2022, 3563
Epizooties (loi), 2757

Leblanc (Docteur B. A.), 1791

Léger (Auguste Théophile) (Kent) (N.-B.):
Bureau de l'impôt (Saint-Jean), 832
Crédits (Agriculture), 811
Crédits (Intérieur), 1703
Crédits (Marine), 1510
Crédits (Travaux publics), 2010

Lewis (Arthur John): (Swift-Current):
Crédits (Agriculture), 1005, 1028, 3539
Crédits (Canaux), 2767
Crédits (Chemins de fer), 1973, 3538
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1706
Crédits (Commerce), 1382
Crédits (Défense Nationale), 781
Crédits (Douanes), 1693
Crédits (Indiens), 1232
Crédits (Intérieur), 1042, 2160
Crédits (Justice), 3514
Crédits (Marine), 1507
Crédits (Mines), 693
Crédits (Service Naval), 1755, 2083
Crédits (Travaux publics), 695, 1263
Discours du Trône, 148
Etablissement agricole des soldats, 3424
Fonds patriotique, 3502
Laine et lainages, 3252
Revenu de l'Intérieur), 3258
Tarif de faveur britannique, 725
Tarif douanier, 3131, 3252
Tempérance (loi), 3019
Viandes et conserves, 3068

Logan (Hance James) (Cumberland):
Acoustique de la Chambre, 3629
Budget, 2702
Crédits (Chemins de fer), 1945
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1719, 3536
Crédits (Intérieur), 3543
Crédits (Justice), 1290
Crédits (Marine), 3529
Crédits (Travaux publics), 1777
Discours du Trône, 104
Fonds patriotique, 3496

Logan (Hance James) (Cumberland) — *Suite*
Houillères de la Nouvelle-Ecosse, 522
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1322
Service Naval (salaires), 420
Pénitenciers (loi), 795
Tarif britannique, 492
Tarif de faveur britannique, 373, 710

Loi électorale, 1309

Lovering (Docteur), 1221

Lovett (Lewis Johnstone) (Digby-Annapolis):
Budget, 2291
Crédits (Travaux publics), 1255

Lovie (Lilliam James) (Macdonald):
Budget, 2471
Epizooties (loi), 2761

Low (L'hon. T. A.) (Renfrew-Sud):
Budget, 2465

Lucas (William Thomas) (Victoria) (Alb.):
Crédits (Commerce), 2999
Crédits (Intérieur), 2179
Elévateurs, 610
Immigration asiatique, 1534

MacBrien (Général), 1647

Macdonald (Edward, Mortimer) (Pictou):
Appointements (Travail), 493
Billets fédéraux et réserve d'or, 708
Charbon (importation), 934
Chemins de fer Nationaux), 610
Commission des blés, 3196
Con Rein, 1397
Crédits (Chemins de fer), 1938
Crédits (Commerce), 1383
Crédits (Intérieur), 1699
Crédits (Service Naval), 1761, 1771, 1888, 2081
Dépenses et population du Yukon, 2476
Discours du Trône, 185
Elections (loi), 2831
Fonds Patriotique, 3498
Grand-Tronc (charbon), 606
Marine marchande, 1502
National-Canadien (assurance), 470
Nomination d'un juge, 425
Rapport (Agriculture), 788
Tarifs de transport, 3587
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1454
Traitements (Travail), 565

MacKelvie (John A.) (Yale):
Appointements (Travail), 493
Crédits (Agriculture), 819
Crédits (Chemins de fer), 1143

Mackelvie (John A.) (Yale) — *Suite*
Crédits (Intérieur), 452
Crédits (Service Naval), 2066
Crédits (Travaux publics), 2026
Discours du Trône, 158
Immigration asiatique, 1549
Revenus de guerre, 3440
Terres fédérales, 1190
Mackenzie-Mann, 607

Maclaren (Murray):
Canadian Transit Co., 1789
Crédits (Agriculture), 3539
Crédits (Chemins de fer), 3537
Crédits (Commerce), 3052
Crédits (Immigration), 760, 3076
Crédits (Intérieur), 1046
Crédits (Marine), 3070
Crédits (Milice), 1157
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1293
Crédits (Santé publique), 2039
Crédits (Service Naval), 2072
Crédits (Travaux publics), 1250, 2032
Croix-Rouge, 3405
Discours du Trône, 350
Marchandises anglaises, 974
Pensions militaires, 3421
Salaires, dépenses (Milice), 587
Tarif de faveur britannique, 724
Tarif douanier, 3127
Viandes et conserves, 3066

Maclean (Hon. A. K.) (Halifax):
Assurance (loi), 3160
Baux de terres, 3487
Budget, 2876
Câble sous-marin, 3377
Commission des blés, 3193, 3398
Compagnies de prêt, 3160
Crédits (Canaux), 2781
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1925, 3055
Crédits (Service Naval), 2072
Crédits (Travaux publics), 1265
Frais de transport, 1737
Port de Québec, 1479
Rapport (Agriculture), 786
Tarif du Nid-de-Corbeau), 1435
Tarif de transport, 3566
Crédits (Commerce), 3048

Maclean (Alfred E.) (Prince) (I.-P.-E.):
Avance de l'heure, 370
Commission du Service Civil, 362
Crédits (Agriculture), 1037
Crédits (Commerce), 1380
Crédits (Intérieur), 1701
Crédits (Marine), 1513
Discours du Trône, 331
Pêche illégale, 368
Tarif douanier, 3143

Maclean (William F.) (York-Sud):
Acoustique de la Chambre, 634
Anciens combattants, 2656
Assurance des soldats, 3413
Avance de l'heure, 961
Budget, 2342
Canalisation du St-Laurent, 1339
Chemins de fer (loi), 3613
Chômage, 1089
Crédits (Agriculture), 976
Crédits (Canaux), 2766
Crédits (Commerce), 1379
Crédits (Chemins de fer), 1952
Crédits (Secrétariat d'Etat), 1689
Défense nationale, 682
Discours du Trône, 61
Electorat des femmes, 490
Electrification des chemins de fer nationaux, 634
Fait personnel, 3626
Gendarmerie à cheval, 837
Loi des douanes, 4240
Pêcheries de Québec, 622
Quebec-Oriental-Atlantic et Quebec Western, 626
Revenu de l'Intérieur, 3267
Revenus de guerre, 3278
Tarif de faveur britannique, 727
Tarif de transport, 3581
Travaux de la Chambre, 2658
Vente des blés (rapport),

Macphail (Mlle Agnes C.) (Grey-Sud-Est):
Budget, 2403
Crédits (Intérieur), 2172
Crédits (Milice), 1183
Electorat des femmes, 477
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 532
Question de privilège, 3239
Rétablissement Civil des soldats (crédits), 403

Macpherson (Duncan), 2822

McBride (Thomas Geo.) (Cariboo):
Budget, 2653
Canadian Transit Co., 1764, 1788
Code Criminel (loi),
Commission du port de Québec, 3214
Crédits (Agriculture), 809
Crédits (Canaux), 1780
Crédits (Chemins de fer), 3055
Crédits (Commerce), 2999
Crédits (Finances), 779
Crédits (Intérieur), 2162
Crédits (Milice), 1996, 2108
Crédits (Service Civil), 3551
Crédits (Service Naval), 1871
Crédits (Travail), 1063
Crédits (Travaux publics), 1265, 1779, 2025, 3565

McBride (Thomas Geo.) (Cariboo) — *Suite*
Discours du Trône, 313
Explication d'un fait, 2259
Fonds patriotique, 3500
Immigration asiatique, 1547
Immigration chinoise, 3511, 3621
Impôt de guerre, 3503
Kamloops-Kelowna, 944
Laine et lainages, 3153
Ports (améliorations), 3213
Revenus de guerre, 3289, 3437
Tarif douanier, 3153

McConica (Thomas Henry) (Battleford):
Budget, 2915
Canadian Transit Co., 1790
Commission des blés, 3201, 3399
Crédits (Agriculture), 993
Crédits (Canaux), 2766
Crédits (Commerce), 2853
Crédits (Marine), 1514, 1695
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 524
Nomination d'un juge, 426
Pacifique-Canadien (loi), 1873
Rapport (Agriculture), 789

McCrea (Francis M.) (Sherbrooke):
Budget, 2335
Pacifique-Canadien (loi), 1874

McDonald (Angus) (Témiscamingue):
Crédits (Travaux publics), 1249
Population classée du Canada, 1648
Port de Québec, 1480

McGiverin (Harold Buchanan) (Ottawa):
Cie de Gaz d'Ottawa, 1674
Crédits (Commission du Service Civil), 3089, 3547
Indemnité de vie chère,
Rétablissement Civil des soldats, 3348

McInnes (W. W. B.), 2235

McKenzie (L'hon. Daniel D.) (Solliciteur général):
Amirauté (loi), 2476, 2840
Baux de terres, 3491
Biens en déshérence, 2476, 3045, 3844
Budget, 2623
Code Criminel (loi), 2849
Crédits (Chemins de fer), 1957
Crédits (Commerce), 2049, 2858
Crédits (Service législatif), 1735
Crédits (Travaux publics), 1258
Elections fédérales (loi), 1787, 2827
Lac des Bois (loi), 3009, 3220
Loi électorale, 1312
Opium (loi), 3038
Rapport annuel des chemins de fer nationaux, 923
Tempérance (loi), 1025, 2751, 3015, 3625

Mulvey (Thomas), 3380

McLachlan (conférence), 707

McMaster (Andrew Ross) (Brome):
Baux de terres, 3484
Budget, 2437
Chemins de fer (loi), 826
Code Criminel (loi), 827
Commission des blés, 3203, 3398
Comptes publics, 1474
Conseil Privé (crédit), 408
Crédits (boy scouts), (Finances), 778
Crédits (Immigration), 763
Crédits (Milice), 1644
Electorat des femmes, 482
Essence d'érable, 1781
Explication d'un scrutin, 1476
Faillite (loi), 826
Fonctions ministérielles, 1093
Loi des douanes, 3245
MacBrien (Général), 1679
Question de règlement, 558
Représentation proportionnelle,
Revenus de guerre, 3275, 3429
Vente des blés (rapport), 2975

McMurray (Edward James) (Winnipeg-Nord):
Andrews (Alfred J.), 1078
Budget, 2493
Discours du Trône, 10
Grève de Winnipeg, 1191
Immigration asiatique,
Lac des Bois (loi), 3224
Ressources naturelles (provinces de l'Ouest), 1025
Tarif du Nid-de-Corbeau,

McQuarrie (William Garland) (New-Westminster):
Appointements de fonctionnaires, 1677
Budget, 2253
Charbon du Japon, 2426
Crédits (Agriculture), 1034
Crédits (Commerce), 1381
Crédits (Commission du Service civil), 3103
Immigration asiatique, 735, 1524
Immigration (Orientaux), 878, 976
Impôts sur le revenu, 3121
Indemnité (vie chère), 737
Opium (loi), 3034
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 857
Pêcheries (Québec), 620
Pensions militaires, 3463
Revenus de guerre, 3287
Transport de courrier, 830
Vancouver Fraser Valley and Southern, 803

McTaggart (Neil Haman) (Maple-Creek):
Budget, 2564
Crédits (Douanes), 775
Crédits (Intérieur),
Tempérance (loi),

Maladies professionnelles, 1392

Malcolm (James) (Bruce-Nord):
Budget, 2407
Crédits (Travaux publics), 2020
Placement agricole des soldats, 2053
Tarif de faveur britannique, 732

Manion (L'hon. R. J.) (Fort-William-Rainy-River):
Assurance de soldats, 3412
Avance de l'heure, 956
Budget, 2284
Canalisation du Saint-Laurent, 374, 1211
Chômage, 1084
Commissaires des pensions, 3013
Coulage de chargements, 1947
Crédits (Agriculture), 651
Crédits (Canaux), 2776
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1714
Crédits (Commerce), 1380
Crédits (Commission du Service civil), 3101
Crédits (Défense Nationale), 1750
Crédits (Immigration), 760, 3073
Crédits (Intérieur), 1045, 1057, 2042, 2181
Crédits (Marine), 1504
Crédits (Milice), 585, 1613, 2112
Crédits (Pêcheries), 2186
Crédits (Rétablissement civil des soldats), 1352
Crédits (Santé publique), 2035
Crédits (Travail, 458, 554, 1067
Crédits (Travaux publics), 1775, 2018
Défense Nationale, 747
Discours du Trône, 261
Emigration (1911 à 1921), 1911
Enfants d'anciens combattants, 2657
Fonds patriotique, 3498
Gratification (soldats), 443
Haut-commissaire (traitements), 412
Ile Wrangel, 2228
Jour de l'empire et de l'Ascension, 1787
Marine marchande (réclamations), 606
Opium (loi), 3035
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1323
Pénitenciers (loi), 792
Rétablissement civil des soldats (crédits), 385, 3321
Service naval (salaires), 416
Tarif douanier, 3132
Transport des grains, 1416
Vancouver Fraser Valley and Southern, 803

Marcil (L'hon. Charles) (Bonaventure):
Assurance des soldats, 3413
Avance de l'heure, 960
Budget, 2923
Correspondance (parc St-Charles), 370
Con Rein, 1398
Crédits (Chemins de fer), 1937, 1957
Crédits (Commerce), 1380
Crédits (Commission du Service civil), 3090
Crédits (Défense Nationale), 1751
Crédits (Santé publique), 2036
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1359
Elections (loi), 2831
Immigration (loi), 1408
Loi des douanes, 3241
Margarine, 1818
Méthodes de pêche, 1416
Opium (loi), 3037
Pêcheries de Québec, 375, 716
Pensions militaires, 3462
Plantes-racines potagères, 3395
Port de Québec, 1495
Quebec-Oriental-Atlantic et Quebec-Western, 624
Représentation proportionnelle, 1673
Revenus de guerre, 3280
Sténographes et messagers, 1390
Travaux de la Chambre, 2658
Viandes et conserves, 3065

Marcile (Joseph Edmond) (Bagot):
Elections (loi), 469
Faillite (loi), 706
Gendarmerie à cheval, 374

Margarine, 1794

Margarine (ingrédients), 707, 731

Marine:
Bateaux-phares, 1192
Canadian Exporter, 1220
Champlain (bateau), 1415
Chantiers de Sorel, 608, 1072
Charbon du Japon, 2426
Commission du port de Montréal, 1301, 1348, 3217
Commission du port de Québec, 3213
Commissaires (Vancouver), 2839
Coolies à bord des navires, 2061
Courses internationales (haute mer), 1399
Crédits (appointsments), 1693
Crédits (Commission biologique), 3069
Crédits (Inspection des bateaux), 2189
Crédits (Pacifique-Canadien), 3534
Crédits (régattes), 3527
Crédits (Service maritime), 3525
Crédits (vapeurs et brise-glase), 1504
Droits de pilotage, 1348

Marine — *Suite*
Gardiens de phares, 1922, 2235, 2603
"Hudson", 3616
Le Lambton, 3382
Marine canadienne, 3174
Marine commerciale, 468
Marine marchande, 1501
Marine marchande (loi), 2837
Navires en bois, 361
Phalarope (bateau), 1519
Phares (Parry-Sound), 832
Phares et radiographie, 368
Policiers du port de Montréal, 3011
Port de Montréal, 1502
Port de Québec, 1478
Port de Trenton, 3511
Port de Vancouver (commissaires), 1948, 3015
Ports publics, 3027
Remorqueurs (port de Montréal), 599
Stations de sauvetage, 365
Surintendants de phares, 2603
Viandes et conserves alimentaires, 3062, 3167

Marine commerciale, 2656, 3121, 3379
Employés, 3616
Employés (Montréal), 3010

Marine marchande:
Assurances, 605
Réclamations, 606

Marine royale canadienne, 363

Marler (Herbert) (Saint-Laurent-Saint-Georges):
Assurance des soldats, 3411
Crédits (boy scout) (Finances), 778
Discours du Trône, 241
Electorat des femmes, 485
Etablissement agricole des soldats, 3425
Marine marchande (assurance), 605
Pensions militaires, 3462
Rétablissement Civil des soldats, 3304
Vickers (cale-sèche), 944

Marshall (Duncan) (mission), 758

Martell (Lewis Herbert) (Hants):
Avance de l'heure, 959
British Empire Steel Corporation, 1076
Canadian Transit Co., 1789
Commission des pensions, 3014
Correspondance (ministère des Pêcheries), 370
Correspondance (Fort-Edward), 370
Correspondance, 112 Bn. F.E.C., 370
Crédits (Agriculture), 823, 1005
Crédits (Canaux), 2767
Crédits (Commerce), 2047, 3051

Martell (Lewis Herbert) (Hants) — *Suite*
Crédits (Commission du Service civil), 3118
Crédits (Indiens), 686
Crédits (Marine), 1505, 3069, 3528
Crédits (Milice), 1145
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1357
Crédits (Service Naval), 1765, 1862, 1908
Crédits (Travail), 548, 580
Crédits (Travaux publics), 1782, 2033
Défense Nationale, 668, 680, 740
Electorat des femmes, 482
Esquimalt-Nanaïma, 1171
Impôt sur le revenu, 363
Marine marchande, 946
Opium (loi), 3041
Pacifique-Canadien (loi), 1877
Pêcheries (loi), 3835
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1321
Pensions militaires, 3463
Port de Québec, 1497
Port de Saint-Jean, 855
Réserve indienne de Sydney, 2236
Tarif de faveur britannique, 722
Viandes et conserves, 3066

Meighen (Le très hon. Arthur) (Grenville):
Acier, 1950
Affaires extérieures (appointements et dépenses), 410
Agriculture (rapport), 730
Andrews (Alfred J.), 1078
Appointements et dépenses, 450
Appointements de fonctionnaires, 1677
Arbitrage du Grand-Tronc, 372
Armements, 371
Armements (Limitation), 3180
Assiniboine (Débordement de l'), 3509
Avance de l'heure, 956, 1294
Baux de terres, 2483, 3632
Biens des étrangers, 3624
Bilan du Grand-Tronc, 1952
Budget, 2542, 2863
Carte électorale (remaniement), 736, 1738
Chemins de fer (loi), 3606
Chemins de fer (salaires), 405
Chômage, 1088, 3509
Code Criminel (loi), 3120, 3230
Comité d'agriculture (rapport), 1948
Comité d'agriculture (sénateur McCoig), 1919
Comité des lois, 2007
Commerce du grain, 1788
Commission d'enquête sur les grains, 49
Commission des blés, 375, 2327, 3196, 3399
Commission des chemins de fer, 3509
Commission des pensions, 3059
Conférence des premiers ministres, 9, 1077

Meighen (Le très hon. Arthur) (Grenville) — *Suite*
Conférence impériale, 5
Conseil privé (crédit), 408
Correspondance (Lee Holland), 370
Correspondance (port de Québec), 370
Crédits (Agriculture), 647, 977, 1030, 3540
Crédits (Archives), 705, 1690
Crédits (assurances), 796, 799
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1925, 3536
Crédits (Commerce), 703, 1378, 3523
Crédits (conférence de Gênes), 1733
Crédits (Défense Nationale), 1740
Crédits (Douanes), 767
Crédits (Finances), 755, 1680, 1691
Crédits (gendarmerie à cheval), 2149
Crédits (Justice), 3513
Crédits (Immigration), 758, 3518
Crédits (Indiens), 684, 1226, 1729, 1732
Crédits (Intérieur), 451, 1051, 1273, 1698, 2154
Crédits (Justice), 1285, 1686
Crédits (Marine), 1504, 1693, 3532
Crédits (Milice), 1150, 1636, 2108
Crédits (Mines), 688, 1245
Crédit (provisoire), 377
Crédits (radiotélégraphie), 1767
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1354, 3541
Crédits (Secrétariat d'Etat), 704, 1688
Crédits (Service législatif), 1734
Crédits (Service Naval), 1759, 1769, 1862, 1880, 2074
Crédits supplémentaires, 1731
Crédits (Travail), 548, 1064, 1736
Crédits (Travaux publics), 694, 751, 1249, 1270, 1773
Défense Nationale, 665, 738, 2824
Dépenses (1911 à 1922), 1299
Deuil de l'Orateur, 495
Dépôt de documents, 1295
Discours du Gouverneur général, 7
Discours du Trône, 18
Dominion Iron and Steel Co., 2190
Elections (loi),
Electorat des femmes, 477
Exposition (subvention), 1950
Fonctions ministérielles, 1112
Fusion des chemins de fer nationaux, 2605
Gratification (soldats), 429
Haut commissaire (à Londres), 1478
Haut commissaire (traitements), 412
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 527, 596
Immigration asiatique, 1576
Immigration et code criminel (lois), 3302
Immigration (loi), 1518
Impôt sur le revenu, 1315, 3121, 3376
Indiens (loi), 3210

Meighen (Le très hon. Arthur) (Grenville) — *Suite*
Lac des Bois (loi), 3218
Loi des douanes, 1787, 3240
Margarine, 3444
Marine marchande, 1502
Marshall (Duncan) (mission), 759
Milice (salaires), 415
Mutations (comité), 878
Naturalisation (loi), 3454
Nomination d'un juge, 422
Norris (premier ministre), 1223
Parlement (convocation), 3626
Pêcheries de Québec, 375, 622
Pénitenciers (loi), 794
Port de Montréal, 1503
Port de Québec, 1402
Port de Saint-Jean, 849
Présidence de la Chambre, 2
Rapport (agriculture), 781
Rapport annuel des chemins de fer nationaux, 928
Réciprocité avec l'Australie, 10, 2820
Règlement (amendement au budget), 2541
Règlement (question de privilège), 2656
Ressources naturelles (transfert), 1524
Rétablissement civil des soldats (crédits), 383, 3314, 3382, 3615, 3426
Revenus de guerre, 3430
Séances du lundi et mercredi, 1475
Service militaire (1917), 642
Service naval, (salaires), 416
Société des nations, 3189
Tarif des chemins de fer, 1223
Tarif douanier, 3131, 3248
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1418, 1463
Travaux de la Chambre, 9, 2658, 3104, 3382
Tempérance (loi), 1025, 3631
Vente des blés (rapport), 2933
Viandes et conserves, 3062

Mercier (Paul) (Westmount-Saint-Henri):
Canalisation du Saint-Laurent, 791, 1346, 1411
Discours du Trône, 15
Electrification des chemins de fer nationaux, 640

Mewburn (L'hon. Sydney Chilton) (Hamilton-Est):
Crédits (Milice), 1156, 1188, 1549, 2118
Crédits (Travaux publics), 752, 1256
Défense Nationale, 668, 741
Milice (salaires), 413
Rétablissement civil des soldats (crédits), 384

Michaud (Pius) (Restigouche-Madawaska):
Bureau de poste d'Edmundston, 608
Crédits (Agriculture), 801

Michaud (Pius) (Restigouche-Madawaska — *Suite*
Crédits (Canaux), 2771
Crédits (Marine), 1511
Crédits (Travaux publics), 1253, 2013
Perception (douanes et accise), 607
Port de Saint-Jean, 852
Réparations allemandes, 372

Milice:
Artillerie, 368
Camps d'instruction, 1297
Champ de tir (Connaught), 2171
Conseil, 2057
Crédits (allocations), 1143
Crédits (cadets), 1991
Crédits (cartouches), 2104
Crédits (exercices annuels), 1594
Crédits (ingénieurs), 1728
Crédits (rébellion de 1885), 3541
Crédits (réclamations de guerre), 2993
Crédits (traitements), 3616
Crédits (dépenses 1890-1913), 1297
Exercices annuels, 1299
Fonds de cantine, 2236
Gendarmerie à cheval, 2056
Instruction militaire, 2603
La défense nationale, 1348
Long Branch (champ de tir), 370
Miliciens, 2656
Patrouille aérienne, 1076
Régiment du Prince de Galles, 1075
Salaires, dépenses, 585
Square (Le) Cartier, 2056

Milice et Défense:
Crédits (exercices annuels), 1172
Salaires, 413

Millar (John) (Qu'Appelle):
Budget, 2315
Canalisation du Saint-Laurent, 1208
Commission de vente du blé, 3199
Compagnie de prêt, 3160
Crédits (Agriculture), 593, 990
Crédits (Canaux), 2774
Crédits (Chemins de fer), 1983, 2802
Crédits (Commerce), 1377, 2855
Crédits (Douanes), 771
Crédits (Immigration), 3071
Crédits (Indiens), 1238
Crédits (Intérieur), 2159, 2182
Crédits (Marine), 3530
Crédits (Pêcheries), 2189
Electorat des femmes, 483
Elévateurs, 1220
Entrepôts, 1221
Epizooties (loi), 2760
Importation de spiritueux, 2324
Intérêt des banques, 3619
Laine et lainages, 3154

Millar (John) (Qu'Appelle) — *Suite*
Parsons Renten Co., 3379
Port de Québec, 1489
Rétablissement civil des soldats, 398
Revenu de l'Intérieur, 3269
Tarif douanier, 3154
Tempérance (loi), 3019

Milne (Robert) (Neepawa):
Budget, 2259
Crédits (Agriculture), 656
Crédits (Pêcheries), 2186

Mines:
Crédits, 688, 1245
Houille extraite, 373

Ministère:
Cumul des fonctions, 1093

Mitchell (Walter G.) (Saint-Antoine):
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1712, 1926

Monuments, 944

Morin (L.-S.-Réné) (Rouville-Saint-Hyacinthe):
Crédits (Milice), 1162
Nord-Canadien, 365
Vente des blés (rapport), 2944

Morning Albertan (Le), 2876

Morrison (John) (Weybrun):
Budget, 2717
Crédits (Commerce), 2854
Gendarmerie à cheval, 842
Gratifications (soldats), 433
Taxe sur les ventes, 373
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1441
Tempérance (loi), 3073

Morrissy (John) (Northumberland) (N.-B.):
Crédits (Travaux publics), 2010

Motherwell (L'hon. William R.) (Regina):
Budget, 2567
Code Criminel (loi), 2852
Commissaires de l'agriculture, 610
Commission des blés, 375
Commissaire des fruits, 2477
Crédits (Agriculture), 587, 646, 799, 976, 1029, 1736, 3538
Crédits (Chemins de fer), 2795
Elevage, 607
Engrais, 3062
Engrais chimiques, 3212
Epizooties (Agriculture), 2121
Epizooties (loi), 1294, 2752, 2823
Expositions (subvention), 1950
Fléau de sauterelles, 471
Inspection des œufs, 730
Lait et crème falsifiés, 971

Motherwell (L'hon. William R.) (Regina) — *Suite*
Margarine, 1522, 1822, 1921, 3443, 3505
Plantes-racines potagères, 2762, 2990, 3159, 3212, 3386, 3504
Tempérance (loi), 3017
Vente des blés, 2958

Mulvey (Thomas), 3380

Munro (Elgin Albert) (Fraser-Valley):
Immigration asiatique, 1552
Margarine, 1810

Murdock (L'hon. James) (ministre du Travail):
Andrews (J. A.), 2060
Appointements (Travail), 492
Armée de Riley, 3381
Bertrand (E.), 944
Chômage, 1084, 3509
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1713
Crédits (Milice), 1991
Crédits (Travail), 457, 546, 1063, 1736, 1989, 2041, 3544
Enquête sur les trusts, 1920
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 504
Industrie de coton (salaires), 1922
McLachlan (conférence), 707
Mineurs de la Nouvelle-Ecosse, 605
Syndicats ouvriers, 2325
Vétérans ambulants, 3171

Murphy (L'hon. Charles) (ministre des Postes):
Brotherhood (W. P.), 2234
Bureau de poste d'Edmonton, 608
Bureau de poste (Montréal), 1075
Bureau de poste Macleod, 2822
Courrier à Grande-Anse, 945
Courrier de Lachenaie, 2822
Courrier de Sudbury, 1297
Crédits (Milice), 1598
Crédits (Mines), 693
Crédits (Postes), 1728, 2816, 3522
Fonctionnaires des postes, 1076
Gaboury (L.-J.), 3517
Port de Saint-Jean, 363
Port de Toronto, 362
Poste rurale, 3170
Recettes postales 946, 2058
Règlements postaux, 3617
Richmond-Wolfe (bureaux), 1522
Richmond-Wolfe (service), 1521
Sans-travail, 3379
Service des postes, 365
Sherbrooke (inspecteurs), 1522
Sturgeon-Falls (poste), 1297
Tarif postal, 3381
Transport du courrier, 830, 2057, 2058
Transport de dépêches, 2233
Travaux de Richibuctou,

Naturalisation (loi-1914), 1071

Neill (Alan Webster):
Budget, 2358
Bureaux de poste, 829
Canadian Freighter, 971
Code Criminel (loi), 2849
Conférence du travail, 829
Crédits (Affaires extérieures), 3555
Crédits (Commission du Service civil), 3118
Crédits (Immigration), 3075
Crédits (Indiens), 1229
Crédits (Travail), 580
Crédits (Travaux publics), 1268, 3562
Discours du Trône, 167
Elections (loi), 2828
Electorat des femmes, 484
Esquimalt-Nanaïmo, 1165, 1267, 1618
Etablissement agricole des soldats, 3425
Huile (Colombie-Anglaise), 731
Immigration asiatique, 1554
Immigration (loi), 2227
Margarine, 1794
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 866
Pêcheries (loi), 3030
Rétablissement Civil des soldats, 3350
Revenus de guerre, 3286
Robert de Beaux, 2327
Service de cabotage, 3170
Tarif douanier, 3133
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1452

Niagara (Pont de), 1501

O'Connor (W. F.), 2055

Opium (loi), 1076, 1859, 2841, 3032

Orateur:
Acoustique de la Chambre, 634
Crédits (bibliothèque), 3535
Deuil, 495, 596
Discours du Gouverneur général, 6
Nouveau député, 1948
Outlook (The), 827
Ouverture de la session, 6
Présidence de la Chambre, 5
Prorogation, 3628
Réclamation de guerre, 2119
Règlement (amendement au budget), 2538
Règlement (Chemins de fer et Canaux — comité),
Règlement (avance de l'heure), 952
Règlement (extraits de journaux), 370
Règlement (gendarmerie à cheval), 841
Règlement (la Défense nationale), 1350
Règlement (port de St-Jean), 849
Règlement (protection des ouvriers contre accidents), 835
Règlement (question de privilège), 2656

Orateur — *Suite*
Règlement (questions transformées en ordre de dépôt de documents), 1677, 1793
Règlement, 3621
Résolutions (MM. Desaulniers et Caldwell), 641
Service militaire (1917) règlement, 646
Suppléant du Sergent d'armes, 5
The Outlook, 827
Vacance (siège de Kamouraska), 1473
Vingt-sixième anniversaire, 5507

Orateur-suppléant (élection), 360
Question de règlement, 559

Ottawa (Cie de Gaz), 1674

Ouimet (Joseph Rodolphe) (Vaudreuil-Soulanges):
Election partielle, 319

Outlook (The), 827

Ouverture de la session, 6

Pacifique-Canadien (loi), 1873

Pâques (ajournement), 826

Pâques (vacances), 828

Parent (Georges) (Québec-Ouest):
Artillerie, 368
Commission du Service civil, 878
Crédits (Défense nationale), 1739
Crédits (Douanes), 1691
Crédits (Secrétaire d'Etat), 1688
Emeute de Québec (compensation), 1523
Revenus de guerre, 3271
Service militaire (1917), 643
Syndicats ouvriers, 2324

Parlement:
Convocation, 3626
Crédits (bibliothèque), 3535

Pêcheries:
Colombie-Anglaise, 857
Crédits (traitements, etc.), 2186
Loi, 1413
Méthodes de pêche, 1416
Pêche illégale, 368
Pêcheries (loi), 2835, 3015, 3029
Québec, 375, 617
Sardines, 1192

Pénitenciers, 1791
Saint-Vincent-de-Paul, 2821
(Loi), 544, 791

Pensions:
Mères de veuves de soldats, 1318
Troupes impériales, 870
Pensions de vieillesse, 1315, 1389

Personnel:
Appointements de fonctionnaires, 1677
Indemnité, 606
Indemnité (vie chère), 1269, 1618, 3014, 3616

Porter (Edward Guss) (Hastings-Ouest):
Pensions militaires, 3475
Port de Trenton, 3512

Postes:
Bureau d'Edmonton, 608
Bureau de MacLeod, 2822
Bureau de Montréal, 1075
Bureaux en Colombie-Anglaise, 829
Courrier à Grande-Anse, 945
Courrier de Lachenaie, 2822
Courrier de Sudbury, 1297
Crédits (appointements), 1728
Crédits (Belley), 3522
Crédits (bureaux), 2816
Femmes mariées employées, 1675
Fonctionnaires, 1076
Poste rurale, 3170
Recettes, 2058
Recettes postales, 946
Règlements, 3616
Richmond-Wolfe(bureaux), 1522
Richmond-Wolfe (service), 1521
Service, 365
Sherbrooke (inspecteurs), 1522
Sturgeon-Falls, 1297
Tarif postal, 3381
Transport du courrier, 320, 2057, 2058
Transport de dépêches, 2233

Port de Saint-Jean:
Aménagements, 849

Power (Charles Gavan) (Québec-Sud):
Assurance des soldats, 3414
Crédits (Chambre), 3557
Crédits (Justice), 1286
Crédits (Milice), 1182, 1594, 1627, 1998
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1318
Pensions aux mères de soldats décédés, 1325
Pensions militaires, 3420, 3461
Rétablissement Civil des soldats (crédits), 391

Pratt contre Delphine, 299

Présidence de la Chambre, 1

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne):
Bertrand (E.), 944
Budget, 2596
Commission du Service civil (rapport), 832
Dépenses, Milice 1911 à 1922, 1299

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne—*Suite*
Exercices annuels (Milice), 1299
Importations et exportations 1911 à 1922, 1678
Loi électorale, 1309

Pritchard (John) (Wellington-Nord):
Crédits (Agriculture), 811
Discours du Trône, 248

Prorogation, 3634

Putnam (Harold) (Colchester):
Budget, 2303
Crédits (Commission du Service civil), 3106
Crédits (Milice), 1159
Discours du Trône, 306
Oléomargarine, 3452
Revenus de guerre, 3284

Rankin (James Palmer) (Perth-Nord):
Canadian Transit Co., 1788
Pénitencier (loi), 795

Raymond (William G.) (Brantford):
Budget, 2393
Discours du Trône, 251
Tarif douanier, 3249

Recensement par province, 374

Reed (William Samuel) (Frontenac):
Crédits (Agriculture), 1002

Représentation proportionnelle, 1650

Ressources naturelles:
Provinces de l'Ouest, 1025, 1787
Transfert, 1524

Rétablissement Civil des soldats, 3174, 3304, 3382
Anciens combattants, 2656
Assurances, 3406, 3455
Commissions, 1675
Commission des Pensions, 3012
Crédit, 383
Rétablissement civil des soldats (loi), 3615
Crédits, 1291
Crédits (appointements), 1353
Crédits (pensions), 3541
Crédits (rééducation), 1359
Enfants d'anciens combattants, 2657
Etablissement agricole des soldats, 3422
Gratification (soldats), 427
Loi, 3626
Ministre, 3620
Pensions, 3420, 3457
Pensionnés en Nouvelle-Ecosse, 616

Rinfret (Fernand) (Saint-Jacques):
Bureau de poste de Montréal, 1075
Canalisation du Saint-Laurent, 1204
Cartes topographiques, 1648
Chemins de fer en 1877,
Crédits (Chemins de fer), 1960
Crédits (Milice), 1185, 1600
Importations et exportations, 1390
Loi électorale, 1309
Marine de guerre, 974
Nord-Canadien, 1519
Provinces en 1877, 1192
Revenu et dépenses, 1221
Tourbe, 1520

Riordon (Cie de), 370, 607

Robb (L'hon. James Alexander) (ministre du Commerce):
Aluminum Co. of Canada, 1390
Aluminum Electric Co., 731
Budget, 2199
Canal Welland,
Canaux (trafic), 708
Chemins de fer en 1877,
Commerce avec le Mexique, 606
Commission des blés, 471, 2325, 3397
Commission du commerce, 2603
Commission d'enquête sur les grains, 49
Crédits (Commerce), 702, 1375, 2047, 2050, 2852, 2996, 3046, 3523
Electeurs, 610, 1220, 1416, 3170
Enquête sur le grain, 708, 1190
Enquête sur le lait, 829
Lignes de navigation (subvention), 615
Margarine, 3447
Population classée du Canada, 1648
Pratt contre Delphine, 300
Primes à l'acier, 3377
Recensement par province,
Service de cabotage, 3170
Service des Antilles, 2377

Robinson (Ernest William) (King) (N.-E.):
Plantes-racines potagères, 3392

Robitaille (Clément) (Maisonneuve):
Discours du Trône, 316

Ross (Arthur Edward) Kingston):
Crédits (Milice), 1603
Crédits (Rétablissement des soldats), 1355
Maladies vénériennes, 942
Discours du Trône, 93
Fonds patriotique, 3499
Pensions militaires, 3468
Rétablissement Civil des soldats, 3361

Ryckman (Edmond Baird) (Toronto-Est):
Crédits (Chemins de fer), 1981
Crédits (Intérieur), 1047
Crédits (Milice), 2107
Crédits (Mines), 691
Crédits (Travaux publics), 701, 1779, 2033
Discours du Trône, 282
Revenu de l'Intérieur, 3259
Revenus de guerre, 3429, 3289
Traitement (Travail), 583

Saint-Laurent:
Canalisation, 1192

Saint-Père (Edouard-Charles) (Hochelaga):
Appareils de sauvetage, 1296
Discours du Trône, 278
Industrie du coton (salaires), 1922
Monuments, 944
Vaisseaux de guerre, 832

Sales (Thomas) (Saltcoats):
Budget, 2593
Buffets du réseau national, 2056
Commission de vente du blé, 3199, 3404
Crédits (Agriculture), 804, 990
Crédits (Canaux), 2778
Crédits (Commerce), 2856, 3000
Crédits (Intérieur), 2165
Crédits (Travaux publics), 2024
Crédits (Douanes), 768
Electeurs (surplus), 1416
Epizooties (Agriculture), 2122
Grains (loi), 1141
Revenus de guerre, 3438
Salaires, dépenses (Milice), 586

Santé publique:
Crédits (aliments et drogues), 2035
Essence d'érable, 1792
Opium et drogues, 1859
(*Voir* Hygiène)

Sauterelles (fléau), 471

Savard (Edmond) (Chicoutimi-Saguenay):
Réseau de l'Etat (préposé des expropriations), 1649

Savoy (Clovis), 3381

Secrétariat d'Etat:
Appareils de sauvetage, 1296
Arsenal de Rivière-du-Loup, 1190
Biens des étrangers, 1923, 3619, 3624
Canadian Freighter, 971
Crédits, 704
Crédits (appointements, etc.), 1688
Crédits (loi de naturalisation), 2043
Crédits (réclamations de guerre), 2995
Crédits (traitements), 3516
Dépenses et population du Yukon, 2476

Secrétaire d'Etat — *Suite*
Drapeaux, 559
Immigration d'anciens soldats, 3170
Lusitania (réclamations), 3617
Monuments (lieux historiques), 468
Huile (Colombie-Anglaise), 731
Naturalisation (loi), 3453
Provinces en 1877, 1192
Retraite des fonctionnaires, 1679, 3043, 3166
Ritchie (Hughes), 3379

Séguin (Paul-Arthur) (L'Assomption-Montcalm):
Employés de l'accise, 2376
Fonctionnaires de l'accise, 1792
Forest (Médard), 2376
Gaboury (L.-J.), 3617
Gardiens de phares, 1922, 2235

Sénat:
Crédits (indemnité), 3527

Sénat et Chambre des communes:
Crédits, 2820
(Loi), 750, 791

Senn (Mark Cecil) (Haldimand):
Crédits (Agriculture), 823
Grand-River (pont), 1299

Sergent-d'armes (suppléant), 5

Service Civil:
Classement, 1296, 1949
Commission, 878, 942
Crédits (gratification), 3546
Crédits (traitements), 3526
Fonds de retraite, 831
Liste, 730
Rapport de la Commission, 832
Secrétaire de la Commission, 831

Service législatif:
Crédits (réimpression), 1734

Service militaire:
(Loi 1917), 641

Service Naval:
Crédits, 1753
Crédits (marine canadienne), 861
Crédits (marine royale canadienne), 1880, 1991
Salaires, 416
Voir Affaires navales

Sexsmith (Edward James) (Lennox-Addington):
Crédits (Agriculture), 976
Discours du Trône, 290
Elections (loi), 2829
Pénitenciers (loi), 794

Shaw (Joseph T.) (Calgary-Ouest):
Assemblée de Toronto, 2604
Baux de terres, 3488
Carte électorale (remaniement), 1737, 3626
Cession de terrains houilliers, 2235
Code Criminel (loi), 2849
Conférence (premier ministre), 2061
Crédits (Chemins de fer), 2796
Crédits (Commerce), 2051, 2855, 3052
Crédits (Finances), 1683
Crédits (Indiens), 1229, 3554
Crédits (Intérieur), 1701
Crédits (marine royale canadienne), 2061
Crédits (Milice), 1146, 1606, 2002, 2120, 2995
Crédits (Service Naval), 1755
Crédits (Travaux publics), 1264
Fonctions ministérielles, 1134
Laine et lainages, 3153
Opium (loi), 3040
Rapport (Agriculture), 787
Réserve Stony, 974
Rétablissement civil des soldats, 3323
Tarif douanier, 3255
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1459
Tempérance (loi), 3022

Sheard (Charles) (Toronto-Sud):
Discours du Trône, 291
Rétablissement Civil des soldats (crédit), 383

Simpson (Thomas Edward) (Algoma-Ouest):
Chômage, 1085
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1721
Crédits (Marine), 1512, 3526
Crédits (Travaux publics), 2025
Revenus de guerre, 3281

Sinclair (L'hon. John Ewen) (Queen) (I.-P.-E.):
Crédits (Travaux publics), 2009
Plantes-racines potagères, 3393

Société des Nations:
Pacte, 2710, 3189

Speakman (Alfred) (Red-Deer):
Budget, 2899
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1715
Crédits (Hygiène), 780
Crédits (Indiens), 1239, 1732
Crédits (Intérieur), 452, 2161
Crédits (Marine), 3529
Crédits (Milice), 586, 1143
Crédits (Mines), 1245
Crédits (Travail), 576
Discours du Trône, 79
Electorat des femmes, 489
Etablissement, agricole des soldats, 608, 3424
Margarine, 1851

Speakman (Alfred) (Red-Deer) — *Suite*
Pensions aux mères veuves de soldats décédés, 1312
Rétablissement civil des soldats, 3315
Revenus de guerre, 3288

Spence (David) (Parkdale):
Canal Welland, 3618
Crédits (Agriculture), 819
Crédits (Milice), 1608
Inspection d'œufs, 730
Pensions militaires, 3481
Plantes-racines potagères, 3160, 3384
Rétablissement civil des soldats, 403
Revenus de guerre, 3279

Spencer (Henry Elvin) (Battle-River):
Banques, 6161
Billets fédéraux, 842
Budget, 2648
Commission des blés, 3398
Crédits (Agriculture), 589, 646, 814, 993
Crédits (Immigration), 763
Crédits (Intérieur), 2165
Crédits (Milice), 2005
Crédits (Secrétariat d'Etat), 2043
Dépôts d'épargne, 1951
Enquête sur le lait, 829
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 514
Importations de liqueurs, 833
Impôt sur le revenu, 3380
Laine et lainages, 3146, 3149, 3252
Pacifique-Canadien (loi), 1624
Tarif douanier, 3146, 3252
Transport du courrier, 2057, 2058
Transport de dépêches, 2233
Wagons-restaurants, 2058
Spiritueux (importation), 736

Stansell (John Lawrence) (Elgin-Est):
Budget, 2311
Chemins de fer (loi), 3614
Commissaire de l'agriculture, 609
Crédits (Agriculture), 814, 1003
Crédits (Commission du Service civil), 3105
Discours du Trône, 357
Fonctions ministérielles, 1132
Margarine, 1842
Revenu de guerre, 3283

Steedman (James) (Souris):
Budget, 2739
Montagne à la Tortue, 616
Tarif douanier, 3142

Stevens (L'hon. Henry Herbert) (Vancouver-Centre):
Assurance des soldats, 3406
Budget, 2658
Chemins de fer et canaux (comité), 1593
Collège royal de marine, 2478

Stevens (L'hon. Henry Herbert) — *Suite*
Commerce avec le Mexique, 606
Commission des blés, 2327
Comité d'agriculture (sénateur McCoig), 1919
Crédits (Archives), 705
Crédits (Chemins de fer), 1937, 2794
Crédits (Commerce), 702, 2050, 2860, 3045
Crédits (Défense nationale), 1739
Crédits (Hygiène), 780
Crédits (Intérieur), 453, 1055, 3043
Crédits (Marine), 1504
Crédits (Milice), 3541
Crédits (Postes), 2816
Crédits (radiotélégraphie), 1767
Crédits (Santé publique), 2936
Crédits (Service naval), 1766, 1910
Crédits (Travail), 459, 560, 1063, 2041
Crédits (Travaux publics), 1776, 2017
Crédits (Défense nationale), 742
Discours du Trône, 229
Electorat des femmes, 483
Enquête sur le grain, 708, 1190
Esquimalt-Nanaïmo, 1367
Félicitations à M. Fielding, 3297
Gratification (soldats), 431
Immigration asiatique, 1564, 1580
Immigration orientale, 1793
Immigration (traitements), 1920
Indemnité de vie chère, 3014
Instruction militaire, 2603
Loi des douanes, 3242
Marshall (Duncan) (mission), 758
McInnes (W. W. B.), 2235
Mennonites, 735
Milice (salaires), 414
Opium (loi), 1076
Pacifique-Canadien (loi), 1875
Port de Niagara, 1501
Port de Vancouver, 3015
Règlement, 3621
Rétablissement Civil des soldats, 384
Revenus de guerre, 3282, 3428
Spiritueux (importation), 736
Tarif douanier, 3156
Vente des blés (rapport), 2949

Stewart (L'hon. Charles A.) (ministre de l'Intérieur):
Assiniboine (Débordements de la rivière), 3509
Baux de terres, 3482, 3632
Briquetterie de Bienfait, 604
Budget, 2236
Cession de terrains houillers, 2235
Code criminel (loi), 3239, 3619
Commission de vente des blés, 3207
Crédits (immigration), 758, 3070
Crédits (Indiens), 1225, 3555

Stewart (L'hon. Charles A.) (ministre de l'Intérieur) — *Suite*
Crédits (Intérieur), 1042, 1273, 2042, 2141, 3535
Crédits (Mines), 688, 1245
Crédits (traitements), 3517
Emigration 1911-1921, 1191
Etablissement agricole des soldats, 468, 608
Fonctionnaires de l'immigration, 2988
Houille extraite, 373
Immigration asiatique, 736
Immigration des artisans, 2228
Immigration chinoise, 3511, 3621
Immigration en 1922
Immigration et Code criminel (loi), 3302
Immigration italienne, 2191
Immigration (traitements), 1920
Indemnité, 606
Indiens (loi), 3010, 3210
Indiens du sang, 2987
Lignite, 1649
Marshall (Duncan) (mission), 759
McInnes (W. W. B.), 2235
Mennonites, 735
Montagne à la Tortue, 616
Parsons (Reuben W.),
Pieds-Noirs (Indiens), 2236
Potlatch, 1319
Repas aux immigrants, 2989
Réserve indienne de Saint-Pierre, 471
Réserves indiennes (Saskatchewan), 609
Réserve indienne de Sydney, 2236
Sturgeon-Falls (Indiens), 1297
Terres fédérales, 374, 1190
Tourbe, 1520
Traitement (Intérieur), 450

Stewart (Thomas Joseph) (Hamilton-Ouest):
Crédits (Travaux publics), 1262
Impôt de guerre, 3297
Margarine, 1853

Stewart (C. Wallace) (Humboldt):
Budget, 2617
Crédits (Chemins de fer), 2807
Question de privilège, 3240
Revenus de guerre, 3773

Stewart (L'hon. John A.) (Lanark):
Crédits (Canaux), 2765
Crédits (Chemins de fer), 1932, 1975
Crédits (Chemins de fer (salaires), 405
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1142, 1707
Crédits (Travail), 1989
Crédits (Travaux publics), 701
Finances du Grand-Tronc et G.-T.-Pacifique, 2055

Stewart (L'hon. John A.) (Lanark) — *Suite*
Rapport annuel des chemins de fer nationaux, 919
Réserve Stony, 974
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1442
Tarifs de fret, 941
Traitements (Travail), 576
Traitementset dépenses (Travail), 465

Stewart (Hugh Alexander) (Leeds):
Alcool (achat), 1415
Avance de l'heure, 963
Brockville et Westport, 707
Crédits (Milice), 1997
Crédits (Travaux publics), 697
Ford Co., 3617
McLachlan (conférence), 707
Revenus de guerre, 3290
Tarifs des voyageurs, 934
Usines à locomotives, 707

Stork (Alfred) (Skeena):
Avance de l'heure, 970
Crédits (Travaux publics), 1267
Discours du Trône, 327
Opium (loi), 3032

Sutherland (Donald):
Budget, 2500
Crédits (Agriculture), 802, 1011, 1034
Crédits (Défense Nationale), 1749
Crédits (Douanes), 774
Crédits (Immigration), 3077
Crédits (Milice), 1999, 2107
Crédits (Rétablissement Civil des soldats), 1361
Crédits (Service Naval), 2092
Crédits (Travaux publics), 1775
Gratification (soldats), 445
Importations de beurre, 614
Importations de bœufs, 610
Importations de margarine, 614
Importations de mouton, 611
Importations de pommes, 612
Importations de porc, 612
Laine et lainages, 3150, 3151, 3152, 3253
Lait et crème falsifiés, 971
Margarine, 1934, 3505
Margarine (ingrédients), 707, 731, 3451
Œufs importés, 613
Rétablissement Civil des soldats, 3174, 3368
Revenu de l'Intérieur, 3269
Revenus de guerre, 3284
Revenu des douanes, 615
Service naval (salaires), 418
Tarif douanier, 3150, 3253
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1469
Traitements (Intérieur), 457
Vente des blés (rapport), 2965
Viandes et conserves, 3068

Tarif britannique, 492

Tarif de faveur britannique, 710

Tempérance (loi), 2751, 3015, 3625

Terres fédérales, 374

Thompson (Thomas Henry) (Hastings-Est):
Crédits (Agriculture), 1018
Epizooties (loi), 2760
Revenu de guerre, 3279
Traitements et dépenses (Agriculture), 656

Thurston (John J.) (Victoria) (Ont.):
Barrage de Nassau, 2477
Crédits (Immigration), 761
Crédits (Milice), 2105
Crédits (Travaux publics),

Tobin (Edmund William) (Richmond-Wolfe):
Commission du rétablissement des soldats, 1675
Margarine, 1521
National-Canadien (traverses), 1676
Richmond-Wolfe (bureaux), 1522
Richmond-Wolfe (service), 1521
Sherbrooke (inspecteurs), 1522

Tolmie (L'hon. Simon Fraser) (Victoria) (ville):
Affaires extérieures (appointements et dépenses), 411
Bassin de radoub d'Esquimalt, 596
Budget, 2611
Crédits (Agriculture), 799, 822, 976
Crédits (Marine), 1506, 3530
Crédits (Pêcheries), 2186
Crédits (Travaux publics), 1265
Esquimalt-Nanaïmo, 1165, 1369, 1619
Immigration asiatique, 1583
Immigration japonaise, 1301, 1413
Margarine, 1803
Opium (loi), 2843, 3036
Revenus de guerre, 3443
Traitements, dépenses (Agriculture), 587, 650
Viandes et conserves alimentaires, 3167

Travail:
Appointements, 492
Armée de Riley, 3381
Conférence internationale, 829
Chômage, 2820
Crédits (chômage), 1989, 2041, 3544
Crédits (Gazette du Travail), 1063
Crédits (imprimerie), 1989
Crédits (rentes viagères), 781
Crédits (secours), 1736
Enquête sur les trusts, 1920

Travail — *Suite*
Industrie de coton (salaires), 1922
Mineurs de la Nouvelle-Ecosse, 605
Sans-travail, 3379
Syndicats ouvriers, 2324
Traitements, 546
Traitements et dépenses, 457
Vétérans ambulants, 3171

Travaux publics:
Câble sous-marin, 3377
Crédits, 694
Crédits (éclairage), 1773
Crédits (édifices), 1248, 1269, 3559
Crédits (ports et rivières), 2007
Crédits (traitements), 751
Division de l'architecte, 972
Edifice Dennis, 3377
Grand-River (port), 1299
McDonald (John N.), 3378
Pointe-Gatineau (traversée), 1414
Port de Saint-Jean, 363, 1415
Port de Toronto, 362
Quai de l'Orignal, 1223
Quais du Nouveau-Brunswick, 2325
Quais du fleuve St-Jean, 2230
Travaux de Richibuctou, 373
Vickers (cale-sèche), 944

Turgeon (Onésiphore) (Gloucester):
Budget, 2208
Crédits (Commission du Service civil), 3100
Discours du Trône, 271
Hanna et Mitchell (traitements), 470
Port de Saint-Jean, 854

Viet et Bland, 1791

Vétérans sans travail, 2478

Vien (Thomas) (Lotbinière):
Avance de l'heure, 956
Baux de terres, 3485, 3632
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1713
Crédits (Milice), 1148, 1179, 1599
Crédits (Service naval), 1886
Crédits (Défense nationale), 664, 678
Esquimalt-Nanaïmo, 1170
Esquimalt-Nanaïmo (règlement), 1374
Gratification (soldats), 438
Nomination d'un juge, 425
Pensions militaires, 3469
Tarifs de transport, 3581

Voirie:
Dundas, 1074
Ontario, 370
Ottawa-Pembrooke, 1678
Routes d'Ontario, 2058

Wallace (John Alexander) (Norfolk):
Tarif douanier, 3130

Ward (William John) (Dauphin):
Budget, 2420
Burstall (Général), 1221
Crédits (Agriculture), 816
Crédits (Canaux), 2782
Crédits (Boy scouts), 779
Crédits (Chemins de fer et Canaux), 1713
Crédits (Finances), 2043
Crédits (gendarmerie à cheval), 2150
Crédits (Intérieur), 2156
Epizooties (loi), 2757
Etablissement agricole des soldats, 3433
Gwatkin (Général), 1221
Ministre du Rétablissement des soldats, 3620
Pêcheries (Colombie-Anglaise), 869
Port de Saint-Jean, 854
Revenus de guerre, 3437

Warner (Daniel Webster) (Strathcona):
Avance de l'heure, 962
Budget, 2225
Crédits (Agriculture), 814, 992
Crédits (Chemins de fer), 2815
Crédits (Intérieur), 1059
Crédits (Indiens), 2141
Crédits (Milice), 3541
Discours du Trône, 345
Laine et lainages, 3147, 3149, 3151, 3152
Margarine, 1846
Tarif douanier, 3149
Traitements et dépenses (Agriculture), 650

White (John Franklin) (London):
Budget, 2373
Crédits (Agriculture), 816
Grève du lac Huron, 1949
Rétablissement civil des soldats, 404
Routes d'Ontario, 2058

Woodmen of the World, 1924

Woods (Robert John) (Dufferin):
Avance de l'heure, 962
Budget, 2204
Crédits (Milice), 1598
Crédits (Pêcheries), 2189
Discours du Trône, 91
Revenus de guerre, 3282
Tempérance (loi), 3022

Woodsworth (James S.) (Winnipeg-Centre):
Andrews (J. A.), 2060
Appointements (Travail), 493
Budget, 2262
Chômage, 1079, 2820
Code Criminel (loi), 871
Code Criminel (projet de loi), 361
Conférence ouvrière, 3619
Coolies à bord des navires, 2061
Crédits (Chemins de fer), 2794

Woodsworth (James S.) (Winnipeg-Centre) — *Suite*
Crédits (Commission du Service civil), 3093
Crédits (Finances), 3534
Crédits (Milice), 1151, 1993
Crédits (Postes), 2818
Crédits (Service civil), 3551
Crédits (Service Naval), 1871
Crédits (Travail), 1070
Crédits (Travaux publics), 1773
Défense nationale, 672
Discours du Trône, 83
Employés de la marine commerciale, 3616
Fonctions ministérielles, 1135
Gendarmerie à cheval, 835
Houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, 514
Immigration asiatique, 1585
Woodsworth (James S.) (Winnipeg-Centre) — *Suite*
Immigration au Canada, 1952
Immigration des artisans, 2228
Immigration et Code criminel, 3299
Immigration (loi), 361, 870, 1402
Impôt sur le revenu, 1414, 3121
Laine et lainages, 3150
Mineurs de la Nouvelle-Ecosse, 605
Service militaire (1917), 641
Tarif douanier, 3150
Tarif du Nid-de-Corbeau, 1434
Traitements et dépenses (Travail), 462
Vétérans sans travail, 2478
Wagons d'acier, 2234

Wrangel (Ile), 2228